



CHLOSS BRYNNEK-SIE-
MIANOWITZ DES GRA-
FEN HUGO HENCKEL
VON DONNERSMARCK
IN SCHLESSEN.* ARCH.:
KÖNIGL. BAURAT KARL
GROSSER IN BRESLAU.
* ANSICHT DES STALL-
HOFES MIT WASSER-
TURM, LINKS WOHN-
HAUS. * * * * *
DEUTSCHE
* * BAUZEITUNG * *
XLIII. JAHRG. 1909, NO. 35.



DEUTSCHE BAU- ZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 35
BERLIN, DEN 1. MAI 1909

Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau.

(Schluß aus No. 32). Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 231 und 233, sowie in No. 33.



ine kurze Darstellung des in geringer Entfernung südöstlich vom Herrenhause gelegenen Stallhofes sowie das S. 233 abgebildete Wohnhaus des Fasanenmeisters mögen zeigen, daß auch die Nebengebäude der gleichen künstlerischen und technischen Sorgfalt teilhaftig geworden sind, wie das Schloß selbst. Die Baulich-

keiten des Stallhofes umschließen ein Rechteck, dessen nördliche, weite, gegen das Schloß gewendete Seite offen geblieben ist. Sein Hauptgebäude ist die 17 m breite und 28,5 m lange Reithalle mit anschließender Loge und mit Garderoben, an die sich der herrschaftliche Pferdestall mit 16 Ständen und 4 Boxen anreihet und begleitet ist von einer Halle, an der Futter-, Geschirr-, Sattel- und Livree-Kammer liegen. Vor dem Stall ist ein geräumiger Fohlenhof angelegt, der auch als offene Reitbahn dient. An der Südseite des Stallhofes liegen eine Wagenremise für 20 Wagen, vor ihr eine Waschhalle für Wagen und Pferde, ihr zur Seite ein Gast-Stall für 10 Pferde, auf den Nebenräume und zwei Ställe für kranke Pferde folgen. Den Winkel betont der hochragende, die Baugruppe beherrschende Wasserturm, begleitet von einer turmartig ausgebildeten Wendeltreppe. An der Ostseite des Rechteckes folgen eine Wagenhalle, welche die Verbindung her-

stellt zu dem Wohn- und Wirtschaftsgebäude. Dasselbe enthält neben den Wohnungen für das Stallpersonal einen Raum für Feuerlösch-Geräte, sowie die Räume für eine zentrale Wäscherei.

Das Äußere ist als Ziegelfugengebäude mit Verwendung von Werkstein für die architektonischen Gliederungen ausgebildet. Die Dächer wurden mit grün engobierten Dachsteinen aus den Ullersdorfer Werken eingedeckt. Auch für die Wandflächen des Inneren wurde die Rohbau-Ausführung bei teilweiser Verblendung mit glasierten Platten beibehalten. Mit Glück ist versucht, der Baugruppe durch die verschiedenen Dachzerfallungen, durch das Höherziehen der Hauptteile und das Liegenlassen der Nebenteile, durch Anordnung offener Hallen neben geschlossenen Flächen, durch Giebelaufbauten und Walme der Baugruppe ein malerisch-ländliches Gepräge zu verleihen. Ein Holzgeländer zwischen gemauerten Pfeilern schließt den Hof gegen den Park ab.

Die örtliche Bauleitung war dem Bauführer Josef Cimura übertragen. An der Ausführung sämtlicher Gebäude waren mit wenigen Ausnahmen nur Vertreter des Bauhandwerkes in Schlesien beteiligt. Es waren übertragen die Maurerarbeiten dem Maurermeister Rohde in Breslau, die Zimmerarbeiten dem Zimmermeister Korbsch in Tarnowitz, die Steinmetzarbeiten der Firma Zeidler & Wimmel in Bunzlau. Die Massiv-Decken führten die Gebrüder Huber in Breslau aus, während der Dachdecker Geminer in Breslau die

Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chateaubriand bis Anatole France.

Von Albert Hofmann in Berlin. (Schluß aus No. 29.)

Mit Chateaubriand tritt gleichfalls ein begeisterter Lobredner in den Kreis der über Rom urteilenden Schriftsteller, der in der Wärme seiner Aussprüche über die ewige Stadt, in der persönlichen Hinneigung zu ihren Eindrücken Goethe nur wenig nachgibt. An Madame Récamier schrieb der galante Gesandte Napoleons I., um Rom könne man alles vergessen, alles verachten und sterben. Er war zweimal in Rom, 1803 und 1828. In einem Briefe vom 27. Juni 1803 schrieb er, er sei überwältigt von dem, was er gesehen habe; er habe gesehen, was noch Niemand gesehen, kein Maler gemalt habe. Die Campagna, die Ruinen, der über sie gebreitere Mondschein und der Tiber machen einen unauslöschlichen Eindruck auf ihn. Rom erinnert ihn in vielen Zügen an das zerstörte Tyrus und an das Babylon der Heiligen Schrift. In der Größe der Erinnerungen Rom's, im Schatten, den die Stadt auf die Campagna wirft, in dem Umstand, daß es zweimal Weltreich war, findet Chateaubriand die Ursache für die Be-

wegung der Seele. Nach seiner Schilderung der Campagna bezeichnet ihn Vallette als den Claude Lorrain der Literatur. Nur in ihr findet Chateaubriand Größe. Die Bucht von Neapel, die Berge von Sorrent, die Insel Capri, der Posilipp, Baiae, die Champs-Élysées, alles das gewähre einen wunderbaren Anblick, aber es sei nicht die Größe der Campagna von Rom. Wer nicht im Leben gebunden sei, sollte in Rom wohnen, meint er. „Hier findet er als Gesellschafter einen Boden, der seine Gedanken nährt und sein Herz erfüllt, Spaziergänge, die ihm immer etwas sagen. Der Stein, den er mit dem Fuß berührt, spricht zu ihm und der Staub, den der Wind unter seinen Schritten aufweht, umschließt menschliche Größe“. Beim Besuch der Villa Adriana bei Tivoli dringen tausend Gedanken auf ihn ein; bald wünscht er die römische Größe, bald preist er sie; bald denkt er an die Tugenden, bald an die Laster dieses „Eigentümers der Welt“, der in seinem Garten ein Abbild seines Reiches wiedergeben wollte („qui avait voulu rassembler une image de son empire dans son jardin“). Beim Vergleich der Denkmäler der beiden Rom, des heidnischen und des christlichen, findet er, das heidnische versinke immer mehr in seine Gräber und das christliche steige wieder in die Katakomben hinab, aus denen es hervorgegangen

Dächer deckte und der Klempnermeister Lehmann daselbst die Klempnerarbeiten besorgte. Die Kunstschmiede-Arbeiten waren an die Firmen Gust. Trelenberg und Vonka in Breslau übertragen, während sich in die Tischler- und Beschlag-Arbeiten die Firmen Gebr. Bauer, Knoecke und Martin Kimbel in Breslau teilten. Die Glaserarbeiten hatte Ehrbeck, die Malerarbeiten Rumsch, beide in Breslau, übernommen. Es kamen ferner in Betracht für die Stuck- und Bildhauerarbeiten Wilborn & Böhn, Simm-

linger und Schipke in Breslau, für die Tapezier-Arbeiten Paul daselbst, für die Zentralheizung Emil Kelling in Berlin. Die Beleuchtung richteten die Siemens-Schuckert-Werke ein, während die Wasserversorgung R. Winkler in Breslau herstellte. Die Fliesenarbeiten waren an R. Stiller in Breslau und Kretschmann in Leipzig vergeben, die Beleuchtungskörper lieferten Frost & Söhne in Berlin. Die Park-Anlagen schuf der Garten-Ingenieur Alfred Menzel in Breslau. —

Zur Schwammfrage.

I. Hausschwamm und Trockenfäule.

Von Dr. Carl Mez, Professor der Botanik an der Universität Halle.

Für das Baugewerbe sind die Erkrankungen des eingebauten Holzes von der allergrößten Wichtigkeit. Diese Holzkrankheiten werden in der Praxis allgemein als Hausschwamm-(Schwamm-)Krankheit und als Trockenfäule unterschieden. Während man bezüglich der Schwammkrankheit seit längerer Zeit vollkommene Klarheit gewonnen und sie auf *Merulius lacrymans* als Erreger zurückgeführt hat, herrscht über die Trockenfäule im Baugewerbe jedoch noch die größte Unsicherheit. Dies hat nach mehreren Seiten hin Nachteile. Nicht nur für Rechtsstreitigkeiten, sondern auch für Reparatur-Arbeiten, für die Beseitigung von Holzschäden mit möglichst geringen Kosten ist es von Wichtigkeit, die Trockenfäule genau zu kennen. Denn im Gegensatz zu der nur mit beträchtlichen Kosten und nicht mit vollkommener Sicherheit zu beseitigenden Schwammkrankheit ist Trockenfäule allermeist billig und sicher zu vertreiben.

Ganz besonders wichtig ist aber allerneuestens die Trockenfäule dadurch geworden, daß sie vom Reichsgericht¹⁾ in rechtlicher Beziehung (für die Wandlungsklage) dem Hausschwamm gleichgestellt worden ist. Dabei ist in der gleichen Entscheidung die Haftung sowohl für Hausschwamm wie auch für Trockenfäule wesentlich ausgedehnt worden. „Treue und Glauben im Verkehr erfordern nicht allein, daß (beim Verkauf eines Hauses) ein tatsächlich vorhandener Schwamm nicht verschwiegen, sondern auch, daß ein Schwammverdacht dem Käufer mitgeteilt werde. Ob die Schwammbildung dem *Merulius lacrymans* oder dem *Polyporus vaporarius* zuzuschreiben ist, ist hierbei nicht von Belang“. Diese Entscheidung hat die ganze Hausschwamm-Frage, die nicht übel geklärt erschien, wieder in ein Chaos verwandelt. Denn *Polyporus vaporarius* ist einer der verbreitetsten Trockenfäule-Pilze.

So lohnt es sich wohl, hier kurz darzustellen, was die botanische Wissenschaft über die Trockenfäule und ihre Ursachen festgestellt hat. Die Bezeichnung „Trockenfäule“ stammt aus der Praxis. In dieser wird ziemlich allgemein als für die Erkennung dieser Holzkrankheit entscheidend

angesehen, daß die Zerstörung erst beim Austrocknen des Holzes deutlich erkennbar wird. Das Holz ist erweicht (faul), oft so zermorscht, daß man mit dem Messer wie in Butter sticht; aber es behält in frischem Zustand seine Form und zeigt äußerlich wenig von seiner Zerstörung. Erst wenn es austrocknet, entstehen die bekannten, für alle Pilzzerstörungen gleichmäßig charakteristischen, sich rechtwinklig kreuzenden Schwindrisse.

Das wesentliche Merkmal der Trockenfäule ist, daß dem botanischen Laien der die Erkrankung des Holzes bewirkende Pilz nicht ohne weiteres sichtbar ist oder jedenfalls nicht sehr auffällig erscheint; die Erweichung, Vermorschung ist das auffälligste Symptom der Krankheit. Beim Hausschwamm dagegen sind (bei Aufdeckung des Schadens) stets starke, auf den ersten Blick auffällige Pilzmycelien am Holz vorhanden, sodaß der Zusammenhang von Pilz und Holzzerstörung auch dem Laien nie zweifelhaft ist.

Aus dem Gesagten geht hervor: davon, daß Trockenfäule überhaupt ohne Pilzmycelien zustande komme, kann keine Rede sein. In der Praxis wird als Trockenfäule jede nicht auf Hausschwamm zurückzuführende Pilzermorschung des Holzes bezeichnet. Nun ist die Zahl der in Häusern beobachteten höheren Pilze eine recht große; in meinem Buch²⁾ beschreibe ich nicht weniger als 42 Arten und behandle dieselben nach Vorkommen, Merkmalen der Erkennung und Art der Gefährlichkeit für die Holzkonstruktionen. Von diesen Pilzen sind viele selten, mehrere aber sehr häufig und für die Praxis des Baumeisters von großer Bedeutung. Von diesen Holzpilzen wird nun durch das Reichsgericht einer, nämlich *Polyporus vaporarius*³⁾ herausgegriffen und dem echten Hausschwamm juristisch gleichgestellt. Dabei aber ist dieser *Polyporus vaporarius* ein typischer Trockenfäule-Pilz. Bereits bei der ersten, von Hartig vorgenommenen botanisch-mycologischen Definition eines Trockenfäule-Pilzes wurde dieser als *Polyporus vaporarius* von der ersten damals lebenden Autorität bestimmt; den gleichen Pilz

²⁾ Mez, der Hausschwamm und die übrigen holzzerstörenden Pilze der menschlichen Wohnungen, ihre Erkennung, Bedeutung und Bekämpfung. Mit 1 Farbentafel und 90 Text-Illustrationen. (Dresden 1908. Rich. Lincke. Preis 4 M.)

³⁾ Vergl. Mez, der Hausschwamm, p. 84.

¹⁾ Vergl. Mez, Neue Reichsgerichts-Entscheidungen in der Hausschwamm-Frage (Dresden 1909. Rich. Lincke. Preis 50 Pf.).

sei. Er ist von dem Untergang des alten Rom überzeugt und nennt es die Niobe unter den Nationen. Es kann nicht überraschen, daß der Verfasser des „Génie du Christianisme“ Goethe den Vorwurf zu machen scheint, er habe die alten Götter zu sehr verehrt und das katholische Rom verkannt. Vallette bestätigt das mit den Worten, es seien nur das heidnische Rom, die antike Kunst und das Naturleben gewesen, für die sich Goethe in Liebe und Enthusiasmus entflammt habe. Goethe habe selbst von den katholischen Eindrücken gesagt, er habe alles bewundert, aber nichts habe Ehrfurcht in ihm erweckt. Er gibt zu, daß sich die Feierlichkeiten in der Sixtinischen Kapelle z. B. mit einem erlesenen Geschmack und mit vollendeter Würde vollziehen, meint aber, das könne kaum anders sein, wo sich seit Jahrhunderten alle Künste mit den Kultübungen vereinigt haben. Vallette glaubt daher die Stellung des Dichterfürsten zum katholischen Rom dahin auffassen zu müssen, daß Goethe daß er sich aber nicht zu ihm hingeneigt fühlte und es nicht anbetete.

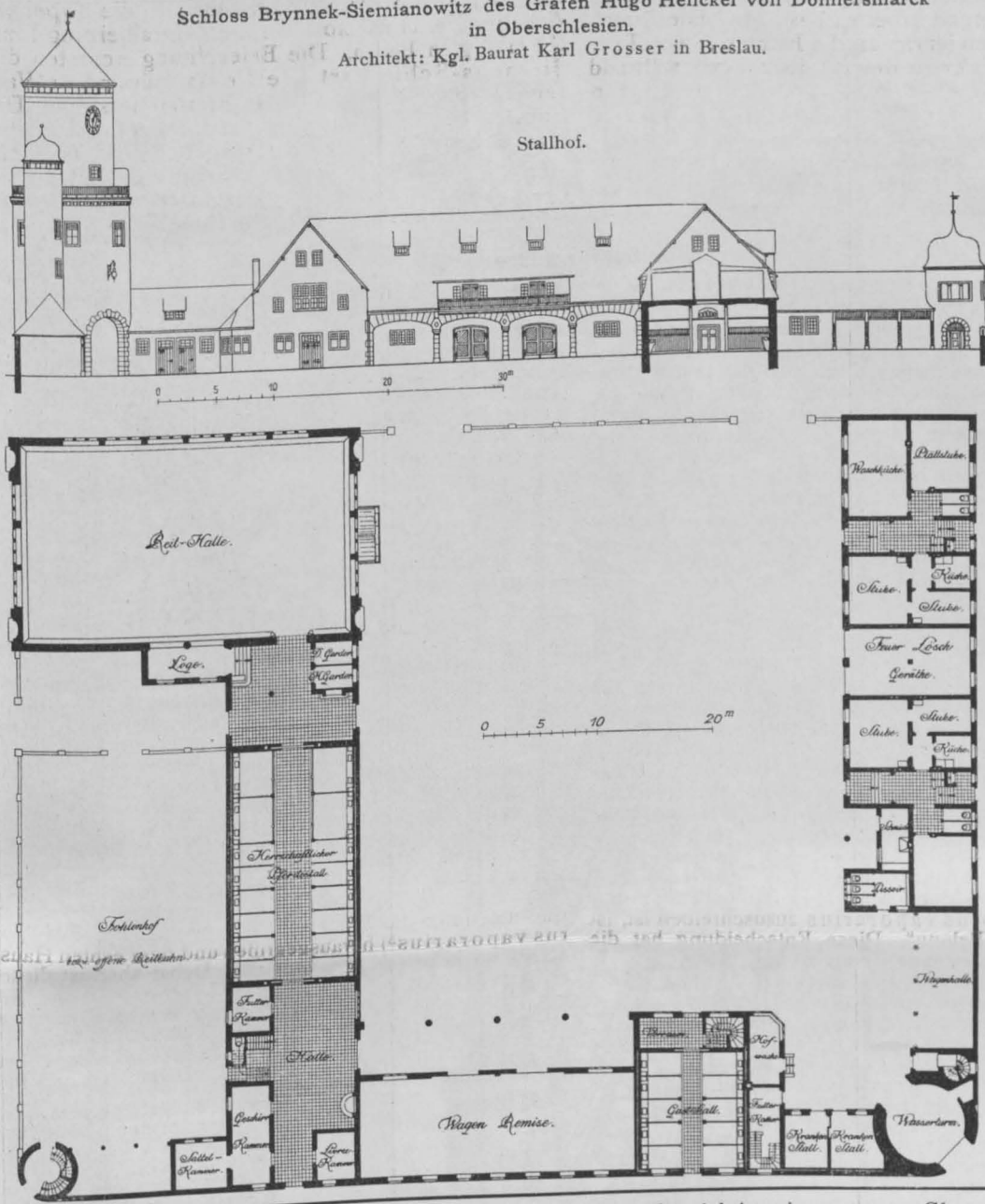
Anders dagegen Louis Veuillot, „un convertide Rome“. In einem Buche „Rome et Lorette“, das 1841 erschien, und mehr noch in einem zweibändigen Werke „Parfum de Rome“, das 1861 in Paris herauskam, sowie in einem nicht minder berühmten Bande „Odeurs de Paris“ findet er so schöne Wendungen über das katholische Rom, daß der Herausgeber unserer „Reflets de Rome“ sich zu den Worten veranlaßt sieht, nie habe ein Schriftsteller sich herrlicher und lyrischer von den religiösen Bauwerken Roms beeinflussen lassen; aus seinen Schilderungen atme nicht nur die materielle Wirkung des Bauwerkes als eines mensch-

lichen Werkes, sondern es spreche aus ihnen auch der Gedanke, der in einem solchen Werke enthalten sei. Nach Veuillot ist „Sankt Peter die Papstkirche, die Kirche der Kirchen, das größte und herrlichste Gebäude, welches die Menschen Gott geweiht haben. Es ist der Brennpunkt eines Gedankens, dessen Strahlen die Welt umgeben. . . . Es gibt nichts Feierliches und Eindrucksvolles auf der Erde, wenn dieser Ort, unabhängig von seiner herrlichen Außerscheidung, nicht an sich feierlich und eindrucksvoll ist. . . . Wie viele starke und schöne Gedanken sind in der Basilika des Vatican zu einer mächtigen Einheit vereinigt! Das ist das Gedicht des Christentums; man erblickt in ihm seine Geburt, seine Entwicklung, seine Helden, seine Triumphe“. Ueberall in Rom empfindet Veuillot geheimnisvolle Kräfte, die man nicht sieht, aber fühlt; sein Urteil über das katholische Rom faßt er zusammen, wenn er die ewige Stadt „das wirkliche Rom, das große Rom, die noch gekrönte Herrin der Welt, dieses geistige und göttliche Rom, unsere Liebe und unser Ruhm“ nennt (Parfum de Rome).

Im Jahre 1804 erschien eine „Voyage dans le Latium“ des schweizerischen Archäologen und Naturforschers Bonstetten. Er hat über den dokumentarischen Wert der verschiedenen Oertlichkeiten und der Natur seine eigenen, oft feinen Ansichten. Virgil z. B. nennt er den Geschichtsschreiber unter den römischen Dichtern, der uns über Latium ein Gemälde von größtem Wert hinterlassen habe. „Wir anderen, modernen, sind zu sehr gewöhnt, die Poesie von der Geschichte, die Erdichtung von der Wahrheit zu trennen.“ Er will die Erscheinungen als Ganzes aufgefaßt wissen und gibt daher auch der Natur den Vorzug vor den Werken der Kultur. „Man hat die Erklärung des Alter-

Architekt: Kgl. Baurat Karl Grosser in Breslau.

Stallhof.



Darüber kann also gar kein Zweifel bestehen, daß ein juristisch neu-estens dem Hauschwamm gleich-estellter Pilz ein typischer Trockenfäule-Pilz ist. Nun wird aber eine Krankheit durch ihren Erreger definiert. Wird der Milzbrand-Bazillus als besonders schädlich bezeichnet, so folgt daraus, daß seine Wirkung, nämlich die Milzbrand-Krankheit, besonders gefährlich ist. Wird ein Erreger der Trockenfäule dem Erreger der Schwammkrankheit der Häuser gleichgestellt, so wird es auch seine Wirkung, nämlich die Trockenfäule. Das ist klar. Wenig übersichtlich dagegen ist, welche Wirkung diese Entscheidung des Reichsgerichtes auf die Praxis haben wird. Zunächst wird durch sie für richterliche Entscheidungen an Stelle einer scharf definierbaren und relativ einfach erkennbaren Erkrankung des Holzwerkes unserer Häuser (die Schwamm-Krankheit) eine sehr komplizierte, nach Inhalt und Um-

tums zu ausschließlich in den geschriebenen Denkmälern gesucht. Es gibt aber Ueberlieferungen, die sicherer und besser erhalten sind, als selbst Stein und Bronze, das ist die Natur selbst, das sind die Orte, an denen sich die großen Ereignisse abgespielt haben. Ich habe in Rom bisweilen zu mir gesagt: Diese Mauern, diese Ruinen, das sind nicht mehr die Dinge, die Virgil, Horaz, Cicero, Cäsar oder Tacitus unter ihren Augen hatten. Aber diese Natur, dieses majestätische Albaner Gebirge, diese Bergkette des Sabinergebirges, dieser Tiber, dieser Janiculus, dieser Himmel endlich, diese Erde und das Meer sind die gleichen noch. Und während alles, was vom Menschen stammt, zusammengestürzt ist, dieses große Theater der Ereignisse ist unversehrt geblieben. Das Studium dieser unveränderlichen Szene kann sich eines Tages über die Geschichte und die Poesie der Alten ausbreiten.“ Der Tiber sah er noch vor dessen Verunstaltung. Seine in den ersten Zeiten der Republik so berühmten Ufer durchziehen die Ebene in weiten Bögen und erscheinen so als das Bild eines stets freien Willens. Da, wo er gezwungen ist, sich in seinem Lauf zu wenden, bei der Accqua Acetosa, beim Monte Mario und später beim Aventin, erweckt er den Anschein, es freiwillig zu tun und sich nur vor der Hauptstadt der Welt zu beugen. In Rom sind die Jahrhunderte aufeinander geschichtet, in Ostia dagegen liegen sie neben einander. Sein Urteil über Rom faßt er in einem Briefe zusammen, indem er schreibt: „In Rom hat man das Gefühl, über die Zeit und den Tod zu herrschen. Wenn man sieht, was einst war und nicht mehr ist, ist man versucht, sich für unsterblich zu halten. Der ganze Rest des Lebens in Rom ist der Zukunft und dem Him-

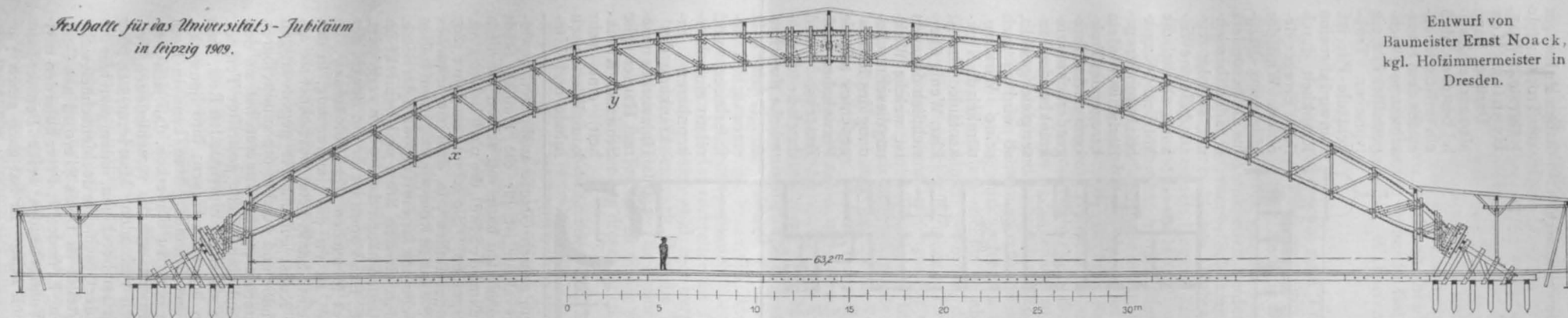
mel, der sich in seinem ganzen Glanze ausbreitet, gewidmet. Die Gegenwart allein ist für die Heilige Stadt nicht vorhanden.“ Bonstetten hatte mit seinen Schritten großen Einfluß auf Madame de Staël, die nach Italien ging, „um das Dasein zu vergessen.“ Sie schrieb im Jahre 1801 das Buch: „Corinna oder Italien“, in dem sie manches treffende Urteil fällt. Sie sah in Rom wie im ganzen Italien nur einen prächtigen Schmuck für die Tragödien der Seele. Am Pantheon bewundert sie den Ernst und bemerkt im Anschluß daran, die Heiden hätten das Leben vergöttert, die Christen den Tod. Das Forum ist ihr ein Beweis der moralischen Größe des Menschen. Das Colosseum, „die schönste Ruine Roms“, ist ihr die Umgrenzung, in der alle Geschichte erscheint. Sankt Peter bezeichnet sie als das einzige Werk der Kunst auf unserer gegenwärtigen Erde, welches Größe habe und welches die unmittelbaren Schöpferwerke charakterisiere; vom Inneren hat sie den Eindruck, es sei ein auf eine Kirche gestellter Tempel. Rom selbst besitzt für sie einen individuellen Reiz, man liebt die Stadt wie ein beseeltes Wesen; ihre Bauwerke, ihre Ruinen werden uns Freunde. Man kann in Rom keinen Schritt machen ohne zu bemerken, daß sich Vergangenheit und Gegenwart und die verschiedenen Vergangenheiten unter sich verbinden. Man lernt, sich über die Ereignisse seiner Zeit zu beruhigen, indem man hier die ewige Veränderlichkeit der Geschichte der Menschheit sieht.

Ein scharfer Verurtheiler ist Louis Simond aus Genf. Er ging 1817 nach Italien. Er findet, St. Peter habe den trivialen Charakter eines Wohngebäudes, weil es Fenster habe und weil man darin hell sehe. Er hat auch einen Vor-

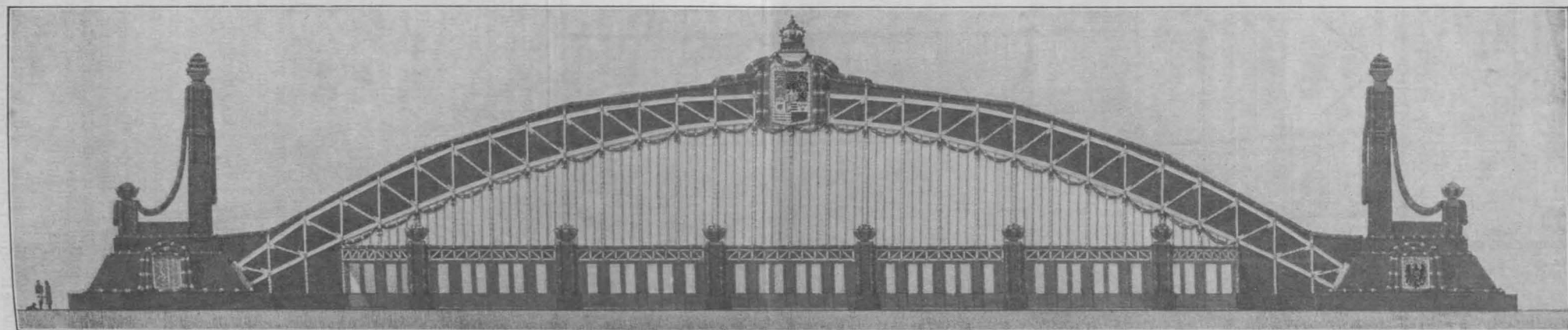
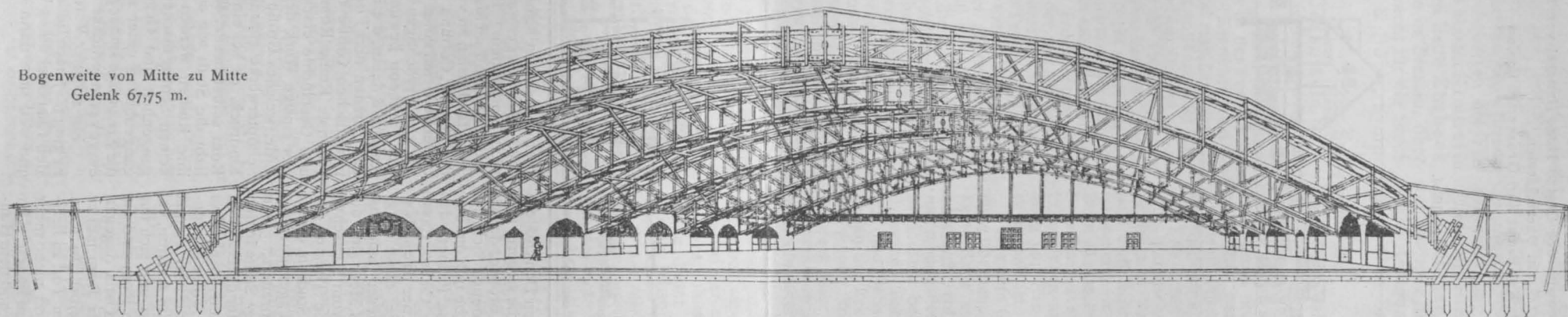
(Fortsetzung S. 234.)

*Festhalle für das Universitäts-Jubiläum
in Leipzig 1909.*

Entwurf von
Baumeister Ernst Noack,
kgl. Hofzimmermeister in
Dresden.



Bogenweite von Mitte zu Mitte
Gelenk 67,75 m.





Fasanenmeister-Wohnung.



Stallhof mit Blick auf das Wohn- und Wirtschaftshaus, den Wasserturm und den Gaststall.
 Schloss Brynnek-Siemianowitz des Grafen Hugo Henckel von Donnersmarck in Oberschlesien.
 Architekt: Kgl. Baurat Karl Grosser in Breslau.

langschwer definierbare (Trockenfäule) gesetzt. Denn wenn auch im allgemeinen jetzt sehr genau zu sagen ist, was man unter Trockenfäule versteht, so ist doch diese Holzkrankheit selbst keine einfache, sondern eine komplizierte.

Außer dem Polyporus vaporarius, den das Reichsgericht nennt und von welchem wir bisher gehandelt haben, steht fest, daß noch eine ganze Anzahl anderer Polyporus-Arten und weiter mehrere Spezies der Gattungen Lenzites, Daedalea, Lentinus, Paxillus⁴⁾ gleichfalls typische Trockenfäule hervorbringen. War es bisher die Aufgabe des Sachverständigen in einem Schwammprozeß, festzustellen, ob Hausschwamm vorliege oder nicht, so muß von jetzt ab festgestellt werden, ob Hausschwamm oder Polyporus vaporarius (diese beiden sind jetzt Wandlungsgrund) oder ob ein anderer holzerstörender Pilz die Ursache der den Streitgegenstand bildenden Schäden ist.

Merulius lacrymans ist verhältnismäßig leicht zu erkennen; einem geübten Mikroskopiker gelang diese Diagnose mit Sicherheit, weil gerade der Hausschwamm eine Anzahl scharf charakterisierender mikroskopischer Eigentümlichkeiten (Zellkern-Zahl im Verein mit Bildung nicht in Quirlen stehender auswachsenden Schnallen sowie mit besonderem Bau der Mycelstränge) aufweist. Polyporus vaporarius dagegen ist sehr schwer, nur von besonderen Pilzkennern zu bestimmen. Denn einmal ist die Spezies botanisch-systematisch noch nicht genügend festgelegt und umgrenzt (derart, daß selbst die wissenschaftlich bedeutendsten Kenner sich darüber uneins sind,

was unter Polyporus vaporarius verstanden werden muß), dann aber (auch wenn man unter „P. vaporarius“ eine ganze Gruppe nahverwandter Pilze verstehen will) sind diese sehr schwer und nur durch besondere Kenner von anderen in Häusern vorkommenden Polyporus-Arten unterscheidbar.


Um die neue Sachlage allgemein verständlich darzustellen: die Gattungen Merulius und Polyporus sind sich ungefähr ebenso nahestehend, wie Haselnußstrauch und Eiche. Bisher war es genügend, derart verschiedene Formenkreise auseinander zu halten. Nun aber gilt ein Zustand, welcher der Forderung entspricht, den Unterschied, und zwar den mikroskopischen Unterschied, zwischen den verschiedenen Eichenarten zu machen. Dazu ist die Forderung noch besonders erschwert dadurch, daß in der Praxis dem Gutachter nur äußerst selten die noch relativ erkenntlichen Fruchtkörper der Pilze, allermeist nur das sterile, wenig charakteristische Mycel vorliegt.

Dieser Forderung des Reichsgerichtes wird der normale gerichtliche Sachverständige nicht nachkommen können. Für das Baugewerbe aber ist der durch die Reichsgerichts-Entscheidung geschaffene Zustand geradezu eine Kalamität. Denn nicht nur vorhandener, festgestellter Merulius lacrymans, sondern auch Hausschwamm-Verdacht; nicht nur festgestellter Polyporus vaporarius, sondern auch der Verdacht, daß dieser Pilz vorhanden ist, müssen von jetzt ab bei jedem Verkauf angezeigt werden. Die Zahl der infolge Schwamm-Verdacht minderwertigen Häuser muß ins Ungezählte wachsen, weil bei jedem Vorkommen von Trockenfäule der Verdacht vorliegt, daß Polyporus vaporarius die Ursache der Holzzermorschung sei. —

(Schluß folgt.)

⁴⁾ Alle diese Arten sind abgebildet und nach Vorkommen, Erkennung und Schädlichkeit genau beschrieben in meinem Buch über den Hausschwamm.

Entwurf zu einem freitragenden Hallendach in Holzkonstruktion von rd. 68 m Stützweite. (Abbild. S. 232.)

 Für die Festhalle, welche in Leipzig für die Feier des Universitäts-Jubiläums in diesem Jahre errichtet wird, ist von dem kgl. Hofzimmermeister Baumeister Noack in Dresden ein Entwurf eingereicht worden, nach welchem die im Lichten 63,20 m weite und 148,90 m lange Festhalle mit einem freitragenden bogenförmigen Hallendach in Holzkonstruktion überdeckt werden sollte. Die Stadt Leipzig hatte für diese Halle eine dreischiffige Anlage mit 2 Reihen von Zwischenstützen vorgesehen, und es ist auch eine solche zur Ausführung nach dem Angebote einer Konstanzer Zeltbaufirma bestimmt worden, trotzdem die freie Ueberspannung des Raumes für eine Fest- und Kommershalle wegen der völlig freien Uebersicht unlängbare Vorzüge besitzt. Wie uns mitgeteilt wird, hat die Kostenfrage hier den Ausschlag gegeben, die von der erwähnten Zeltbaufirma besonders günstig gelöst werden konnte, da sie ihre Materialien für die Bauten der dem Universitäts-Jubiläum folgenden landwirtschaftlichen Ausstellung zum zweiten Male verwenden kann.

Da es sich bei der weitgespannten Holzhalle aber um ein durchaus ernstes Angebot handelt, und da der Entwurf derselben sowohl in der Konstruktion wie der äußeren Ausbildung Interesse bietet, so soll von unserem Grundsatz, im allgemeinen nur ausgeführte Bauwerke zu veröffentlichen, in diesem Falle abgegangen werden. Wir geben in unseren Abbildungen eine Ansicht und einen perspektivischen Einblick in die Halle, sowie eine Uebersichts-Zeichnung des Hallenbinders mit einigen Einzelheiten seiner konstruktiven Durchbildung wieder.

Die als Dreigelenk-Fachwerkbögen ausgebildeten Doppel-Binder haben Gurte von kastenförmigem Querschnitt, 67,75 m Stützweite von Mitte zu Mitte Gelenk und 10,85 m Pfeil. Ihr Abstand beträgt 13,35 m von M. z. M., die äußere Breite 2,05 m. Die Bogenhöhe im Scheitel beträgt etwa 1,70 m, im gefährlichsten Querschnitt rd. 2,90 m. Die U-förmigen Gurte sind aus Bohlen zusammengesetzt und werden von den senkrechten Fachwerkstäben umfaßt, während die Schrägstäbe sich in die Gurte einschieben. Durch Verschraubung und umgelegte Eisenbänder werden die Knotenpunkte zusammengehalten. Die Gurte eines Doppelbinders sind auch in ihrer Ebene noch durch Gitterwerk versteift. An den Gelenken ist Eisen lediglich als Hilfsmittel zur Verbindung der einzelnen Teile verwendet gedacht. Die besonders auf Druck beanspruchten Teile an den Gelenken sollten in Hartholz ausgeführt werden, während im übrigen Fichtenholz vorgesehen war. Der Kämpferdruck beträgt dabei 61,25 t, die Beanspruchung der Gelenke ist jedoch nur 30—31 kg/qcm. Der Horizontalschub von 59,7 t wird durch Holzzangen aufgenommen, die im Erdboden liegen und die aus eingerammten Pfählen hergestellten Widerlager des Bogens verbinden. Es fällt dabei übrigens auf, daß die Widerlager selbst nicht durch Schrägstellung

ein bewundernswerter Velasquez. Auch Stendhal ist in seinen „Römischen Spaziergängen (Promenades dans Rome)“ kein unbedingter Bewunderer der ewigen Stadt. Den Eintritt in Rom durch die Porta del Popolo findet er geringwertiger als den Eintritt in alle großen Städte, die er kennt, 1000 Meilen unter Berlin; vom Eintritt nach Paris durch den Arc de Triomphe gar nicht zu reden. „Die Pedanten“, schreibt er, „die im modernen Rom Gelegenheit gefunden haben, ihr Latein zu entfalten, haben uns überzeugt, daß es schön ist“. Stendhal wird in Rom melancholisch, für die erste Jugend, die noch voller Hoffnung ist, sei es unmöglich. Dennoch bewundert er von seinem Schreibtisch aus die Kuppel von St. Peter, in der orangefarbenen Abenddämmerung stehend. Nichts in der Welt sei mit diesem Anblick zu vergleichen; die Seele fühle sich angezogen und erhoben, ein ruhiges Glück durchdringe sie. Und doch konnte er, der voll Gegensätze ist, am 4. Januar 1817 schreiben, er habe 25 Tage damit zugebracht, das antike Rom zu bewundern und sich über das Rom der Priester zu erzürnen. Die römischen Hügel sind wie durch das Genie des Poussin gezeichnet; sie gewähren dem Auge ein ernstes, ja düsteres Vergnügen. „Nach meinem Gefühl ist Rom am schönsten an einem stürmischen Tage. Die schöne ruhige Sonne eines Frühlingstages steht ihm nicht. Hier gibt es nicht, wie in Neapel, ein entzückendes Meer, es fehlt die Wonne. Rom ist die Stadt der Gräber; das Glück, das man sich hier vorstellen kann, ist das düstere Glück der Leidenschaften und

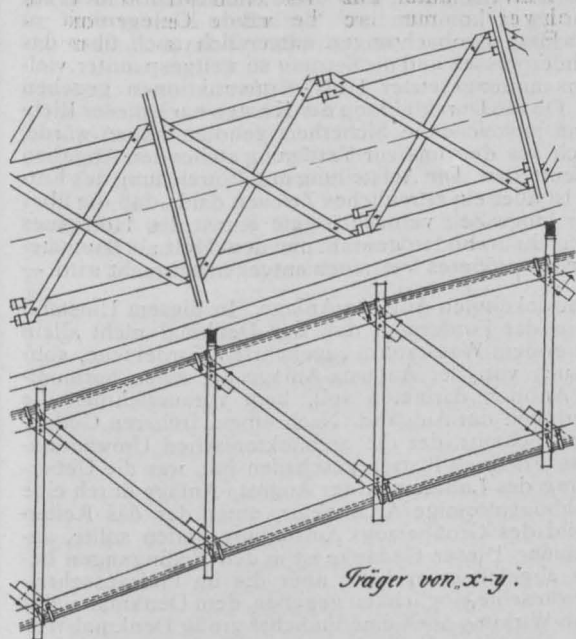
schlag, um das Werk des Bramante und des Michelangelo zu verbessern. Er meint, wenn er Papst wäre, ließe er Mauern und Marmor von einem Ende bis zum anderen mit einem grauen Anstrich versehen, dreiviertel der Fenster zumauern und die übrigen mit einer warmen durchscheinenden Farbe bemalen. Man wisse in Italien nicht das religiöse Halbdunkel der gotischen Kirchen des XII. Jahrhunderts zu schätzen. Capitol und Palatin sind ihm nur Hügel, keine Berge; den römischen Architekten des Palatin wirft er vor, zu wenig Aufmerksamkeit der Symmetrie in der gegenseitigen Beziehung der Gebäude zu einander, die oft zu nahe aufeinander ständen, gewidmet zu haben. Den Ausdruck des Moses von Michelangelo findet er barbarisch, die Größe des Kopfes sei die des Charlatanismus. Er fragt, was Michelangelo eigentlich in seinen 80 Jahren gearbeitet habe? Seine Gemälde seien sehr wenig zahlreich und seine Statuen noch seltener. Diesen seltsamen Kritiker bezeichnet Ampère als einen Barbaren, der sich seiner Barbarei rühme; als einen Wilden, der stolz, nackt und tätowiert unter den Denkmälern einer unbekannten Gesellschaft einhergehe. Er findet sich in dieser Beurteilung Roms mit Maupassant, der 1886 an seine Mutter schrieb, Rom sei schrecklich; das „Jüngste Gericht“ mache den Eindruck einer Messe-Leinwand, für eine Athleten-Bude durch einen unwissenden Kohlenbrenner gemalt. Sankt Peter sei sicher das größte Denkmal schlechten Geschmacks, das je errichtet wurde. In den Museen nichts — als

No. 35

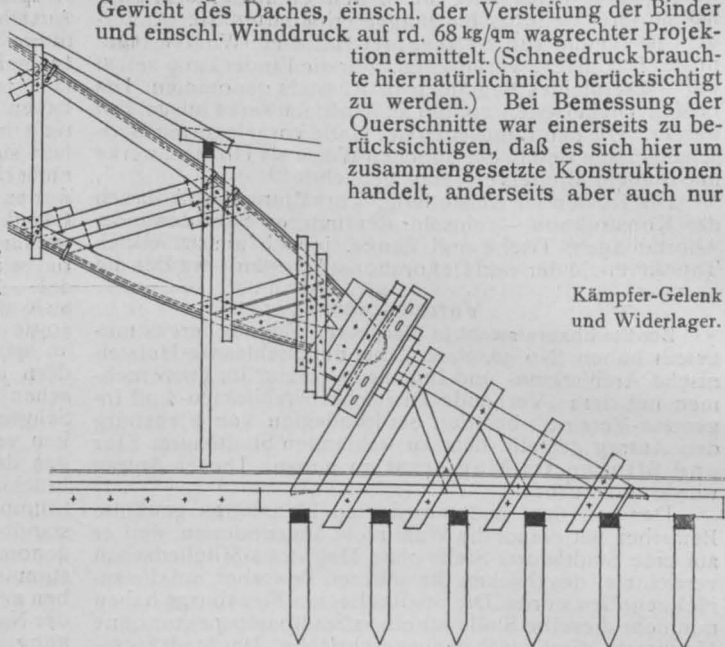
der Pfähle besser befähigt worden sind, selbst einen größeren Teil des Schubes aufzunehmen.

Als Höchst-Belastung der Binder sind 67,6 kg auf 1 qm

Seite innerhalb des Ober-, auf der unbelasteten innerhalb des Untergurtes verläuft. Bei dieser mittleren Belastung ist das Eigengewicht des Kastenbinders auf 189 kg/m, das Gewicht des Daches, einschl. der Versteifung der Binder und einschl. Winddruck auf rd. 68 kg/qm wagrechter Projektion ermittelt. (Schneedruck brauchte hiernatürlich nicht berücksichtigt zu werden.) Bei Bemessung der Querschnitte war einerseits zu berücksichtigen, daß es sich hier um zusammengesetzte Konstruktionen handelt, andererseits aber auch nur

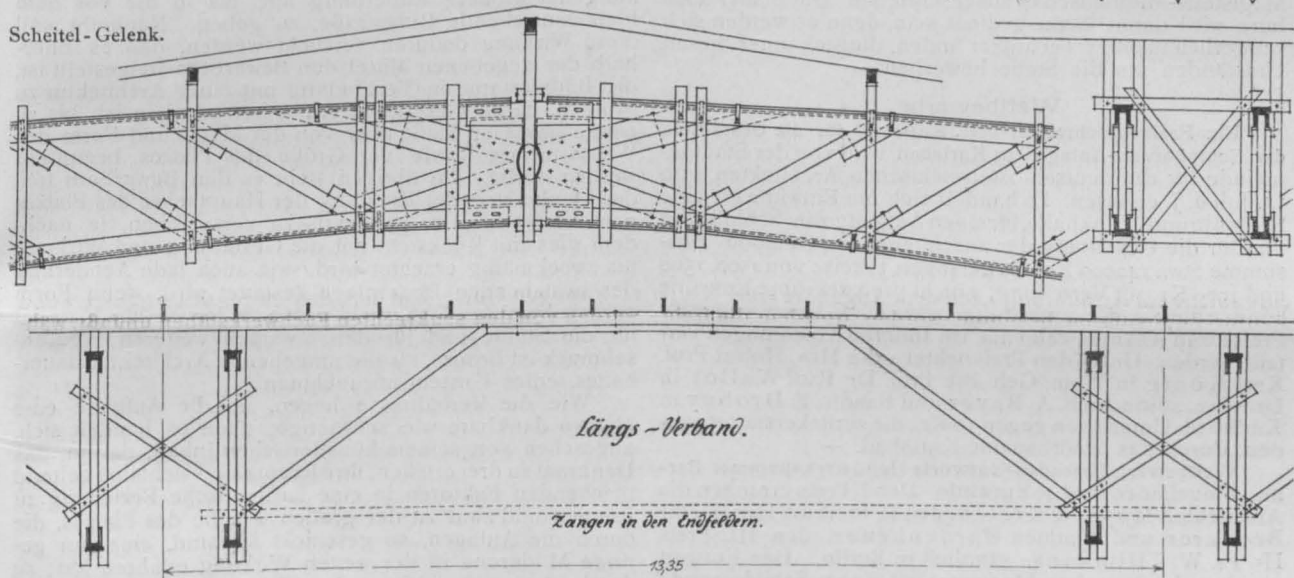


Träger von x-y.



Kämpfer-Gelenk und Widerlager.

Scheitel-Gelenk.



Längs-Verband.

Zangen in den Endfeldern.

13,35

Grundfläche angenommen, und die Bogenform ist so gewählt, daß bei Vollast die Stützlinie mit der Bogenachse zusammenfällt, bei einseitiger Belastung auf der belasteten

um eine vorübergehende Benutzung des Baues. Bei Zugrundelegung einer Beanspruchung von 100—115 kg/qcm beträgt die tatsächliche Ausnutzung nur 80%.

nicht die lebenswürdige Wonne des Ufers des Posilipp. Die Unabhängigkeit des Urteils Stendhal's kommt auch in dem Worte über die Baulust der römischen Kaiser zum Ausdruck, wenn er sagt, die Lust zum Bauen sei gleich der zur Jagd die einzige, die dem Menschen zu überlassen sei, der alles könne. Den Platz des Monte Cavallo vor dem Quirinal, den die Akademiker seit Alters wegen seiner Unregelmäßigkeit verurteilen, findet er als den schönsten Roms und der Welt; er sei sehr unregelmäßig, „das ist der Vorwurf, den ihm die Einfaltspinsel des angelernten Geschmacks (les nigauds à goût appris) machen.“

Doch wir müssen Stendhal, der den Geschmack des Paradoxen liebt, verlassen, um kurz Ampère zu hören, der in seinen „Portraits de Rome à différents âges“ schrieb, was ihm am heutigen Rom gefalle, sei, daß es dem Rom des Petrarca ähnlich sei; die gleichen verwüsteten Quartiere, die verlassen den Denkmäler, die mit den Trümmern der gestürzten Säulen bedeckten Vignen, die Büffel des Forum, und besonders die in moderne Gebäude eingebauten antiken Fragmente. Diese Gegensätze geben Rom einen Charakter, der es vor anderen Städten auszeichnet, den es aber täglich mehr verliert.“ Er verflucht die Begräbnisse am Corso, die Aufräumarbeiten auf dem Forum des Trajan, die „faulen und unintelligenten Grabungen auf dem Forum romanum“, kurz alle Arbeiten, welche Rom seinen Charakter und den Ruinen ihre Poesie nehmen (qui enlèvent à Rome sa physiognomie et aux

ruines leur poésie). Auf die Wiederherstellungen ist er besonders „schlecht“ zu sprechen; mit Hohn führt er das Wort eines Engländers an, das Kolosseum sei ein schöner Bau, wenn man es beendet hätte.

Widersprechend wie das Urteil der früheren Schriftsteller ist auch das Urteil der modernen. In dem Journal der Gebrüder Goncourt findet sich eine Stelle, in der der Charakter von Rom bezeichnet wird als „de l'histoire mangée par la nature“. Diesem wahren Worte fügt Taine, der nüchterne Beobachter, das Urteil an, Rom sei schmutzig und traurig, aber nicht gemein. Renan dagegen wieder findet, daß Rom eine Zauberin sei („cette ville est une enchanteresse“). Für Zola steigen in Rom unaufhörlich Denkmäler über dem Staub von Denkmälern empor. Paul Bourget hat Rom in seinem „Cosmopolis“ eigenartig behandelt, Anatole France beschrieb es 1903.

Wer es nicht weiß, kann schon aus diesen Schriftstellern erfahren, was Rom war, ist und sein wird. Als seine größte Gefahr wird nicht mit Unrecht die moderne italienische Megalomanie bezeichnet, die auch in dem Bebauungsplan des San Justo di Teulada (No. 29) zum Durchbruch kommt. Kommt dieser zur Ausführung, dann behält Zola Recht: „Die Wahl Rom's, um aus ihm eine moderne Hauptstadt zu machen, war das große Unglück, an dem das junge Italien leidet... Ohne Rom konnte Italien nicht sein, und mit Rom scheint es gegenwärtig schwer, daß es war... Sollte es in der Tat zur Niobe unter den Städten werden?“ —

Wie die Einzelheiten der Konstruktion erkennen lassen, ist der Längsverband zwischen den Bindern durch Sprengwerke hergestellt, die in den Endfeldern zur Aufnahme ihres Schubes Fußzangen erhalten haben. Außerdem ist für die ganze Länge der Halle ein Windverband in der Dachfläche vorgesehen. Für die Eindeckung selbst war wasserdichtes Segeltuch in Aussicht genommen. Die beiden Giebelseiten sollten als Holzfachwerke ausgeführt werden. Die den Langseiten der Halle vorgelagerten Wirtschaftsräume sind in der üblichen Weise als Holzfachwerke mit rauhem Bretterverschlag gedacht.

Die Kosten für Aufstellung, Vorhaltung und Abbruch der Konstruktion — einschl. der inneren Scheidewände, Abortanlagen, Tische und Bänke, jedoch ausschließlich Tapezierer-, Maler- und Dekorations-Arbeiten — wurden auf

102783 M. veranschlagt. Bei einer Gesamt-Grundfläche von 12448 qm ergibt das nur 8,26 M. auf 1 qm bebauter Fläche.

Es ist zu bedauern, daß diese Konstruktion nicht zur Ausführung gekommen ist. Sie würde Gelegenheit zu interessanten Beobachtungen namentlich auch über das Ineinanderpressen und die Setzung so weitgespannter, vielfach zusammengesetzter Holz-Konstruktionen gegeben haben. Ob die Durchbildung der Knoten nach dieser Richtung hin ausreichende Sicherheit geboten haben würde, läßt sich aus den uns zur Verfügung stehenden Angaben nicht beurteilen. Die Aufstellung und Einreichung des Entwurfes ist aber ein erfreuliches Zeichen dafür, daß die über Gebühr lange Zeit vernachlässigte Kunst des Holzbaues wieder mehr an Boden gewinnt und dem Holz als Baumaterial wieder größeres Vertrauen entgegen gebracht wird. —

Vermischtes.

Zur Stadtbauratswahl in Flensburg. Wie wir bereits mitgeteilt haben (No. 30, S. 200), hat der „Schleswig-Holsteinische Architekten- und Ingenieur-Verein“ im Einvernehmen mit dem „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ bei den Stadtkollegien von Flensburg den Antrag gestellt, dem zu wählenden Stadtbaurat Sitz und Stimme im Magistrat zu geben. Dieser Antrag wurde abgelehnt.

Der von den Stadtverordneten Flensburgs gewählte Bewerber hat darauf die Wahl nicht angenommen, weil er auf eine Stadtbaurat-Stelle ohne Magistrats-Mitgliedschaft verzichtete, desgleichen die anderen Bewerber, auf die zurückgegriffen wurde. Die Stadtkollegien Flensburgs haben nunmehr dieselbe Stelle für einen Stadtbauinspektor ohne Magistrats-Mitgliedschaft ausgeschrieben. Der Stadt Flensburg wird damit kaum gedient sein, denn es werden sich schwerlich tüchtige Techniker finden, die sich unter diesen Umständen um die Stelle bewerben. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für die Gestaltung der Schloßbrunn-Anlagen in Karlsbad wird von der Stadtgemeinde für die deutsch-österreichischen Architekten zum 15. Juli d. J. erlassen. Es handelt sich um Entwürfe für eine Schloßbrunn-Trinkhalle, für einen Ausgang zum Schloßberg und für die Gestaltung der anschließenden Gelände. Bau-summe etwa 140000 Kr. Es gelangen 3 Preise von 2500, 1500 und 1000 Kr. zur Verteilung; 2 nicht preisgekrönte Entwürfe können für je 400 Kr. angekauft werden. Die Gesamtsumme für Preise und Ankäufe kann auch in anderen Abstufungen verteilt werden. Unter den Preisrichtern die Hrn. Hofrat Prof. Karl König in Wien, Geh. Brt. Prof. Dr. Paul Wallot in Dresden, sowie Arch. A. Bayer und Baudir. F. Drobny in Karlsbad. Unterlagen gegen 10 Kr., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt Karlsbad. —

Wettbewerb Fassaden-Entwürfe Handwerkskammer Berlin. Eingelaufen sind 40 Entwürfe. Den I. Preis errangen die Architekten Meyer & Kreich, den II. Preis die Hrn. Heinz Becherer und Mathieu Bardenheuer, den III. Preis Hr. Fr. W. Tillmanns, sämtlich in Berlin. Der Entwurf mit dem Zeichen eines Hammers auf einem Schilde wurde zum Ankauf empfohlen. —

Wettbewerb Großherzog Friedrich-Denkmal Mannheim. Das Denkmal soll nach den Wünschen der Bewohner Mannheims „eine Bildnisstatue des verewigten Fürsten zum Mittelpunkt und hauptsächlichsten Gegenstand enthalten, die kommenden Geschlechtern ein getreues Bild seiner Persönlichkeit in der Tiefe ihres geschichtlichen Charakters überliefert“. Im übrigen soll es den Bewerbern freistehen, der Bildnisstatue die Form zu geben, die ihnen künstlerisch und stofflich als die beste und wirkungsvollste erscheint. Das Denkmal soll am südöstlichen Ende des Platzes, auf einem von der Halbkreisstraße in den Platz vorspringenden Halbkreis-Rondell von 26 m Durchmesser, das 2,6 m über der vertieften Platzfläche liegt, so aufgestellt werden, daß es tunlichst an den Platz herantritt. Das Denkmal steht so frei gegen den Luftraum der in der Längsachse des Friedrich-Platzes

sich entwickelnden Augusta-Anlage. In diesem Umstand sowie in der Forderung, daß das Denkmal nicht allein an seiner dem Wasserturm zugekehrten Vorderseite, sondern auch von der Augusta-Anlage her einen harmonischen Anblick darbieten soll, liegt voraussichtlich die Schwierigkeit der Aufgabe. Nach einem früheren Gedanken von Schmitz, der die architektonischen Umwandlungen des Friedrich-Platzes geschaffen hat, war die Ueberbrückung des Luftraumes der Augusta-Anlage durch eine triumphbogenförmige Architektur, unter der das Reiterstandbild des Großherzogs Aufstellung finden sollte, angenommen. Dieser Gedanke ist in den Bedingungen bestimmt abgelehnt; er hätte aber die im Preisausschreiben gewünschte Möglichkeit gegeben, dem Denkmal außer der Nah-Wirkung auch eine tunlichst große Denkmal-Wirkung auf größere Entfernung hin, bis in die vor dem Platz hinziehende Ringstraße, zu geben. Nunmehr soll diese Wirkung dadurch versucht werden, daß es innerhalb der gegebenen Mittel den Bewerbern freigestellt ist, die Bildnisstatue in Verbindung mit einer Architektur zu bringen, deren Gestaltung völlig frei gegeben ist, bis zu einem gewissen Maße aber von der Masse und Form des Wasserturmes sowie der Größe des Platzes beeinflusst werden dürfte. Im übrigen steht es den Bewerbern frei, das Denkmal in der Richtung der Hauptachse des Platzes nach vorwärts oder rückwärts zu verschieben, je nachdem dies mit Rücksicht auf die Gestaltung und Wirkung für zweckmäßig erachtet wird, wie auch jede Aenderung der bestehenden Platzanlage gestattet wird, wenn Form und Anlage des Denkmals das erfordern. Als Material für die Statue und für den etwaigen weiteren Figurenschmuck ist Bronze, für die umgebende Architektur dauerhaftes, edles Gestein anzunehmen.

Wie die Verhältnisse liegen, ist die Aufgabe eine ebenso dankbare wie schwierige; denn es handelt sich, abgesehen von seinem künstlerischen Inhalt, darum, das Denkmal zu drei ernsten, ihre Rechte rücksichtslos geltend machenden Faktoren in eine harmonische Beziehung zu bringen und zwar zu der großen Fläche des Platzes, die durch die Anlagen, so geschickt sie sind, eine nur geringe Milderung in der weiten Wirkung erfahren hat; zu der hochragenden Masse des Wasserturmes und zu den recht beträchtlichen Massen der Kolonnaden-Häuser, die den Platz zu beiden Seiten des Denkmals einsäumen. Ob es möglich ist, mit der knappen Summe dem Denkmal die Massenwirkung zu geben, welche die genannten Umstände erfordern, erfüllt uns mit einigen Zweifeln und daher sehen wir dem Ausgang dieses bedeutenden Wettbewerbes mit Spannung entgegen. —

Inhalt: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien. (Schluß.) — Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chateaubriand bis Anatole France. (Schluß.) — Zur Schwammfrage. — Entwurf zu einem freitragenden Hallendach in Holzkonstruktion von rd. 68 m Stützweite. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Der Ausschuß zur Wahrung der Wettbewerbsgrundsätze des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hat sich in seinen letzten Sitzungen mehrfach mit dem Programm für einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Volksschulgebäude in Oels (Schlesien) beschäftigt. Während es den Bemühungen der technischen Preisrichter gelungen ist, den Magistrat von Oels zur Versendung eines Nachtrages zu dem ersten gänzlich ungenügenden Ausschreiben zu veranlassen, sind die weiteren Vorstellungen des Ausschusses betreffs Erhöhung der Preise, die nicht unerheblich gegen die nach der Gebührenordnung zur Verfügung zu stellenden Mittel abweichen, leider erfolglos geblieben, was wir hiermit zur Kenntnis der Fachgenossenschaft bringen. —

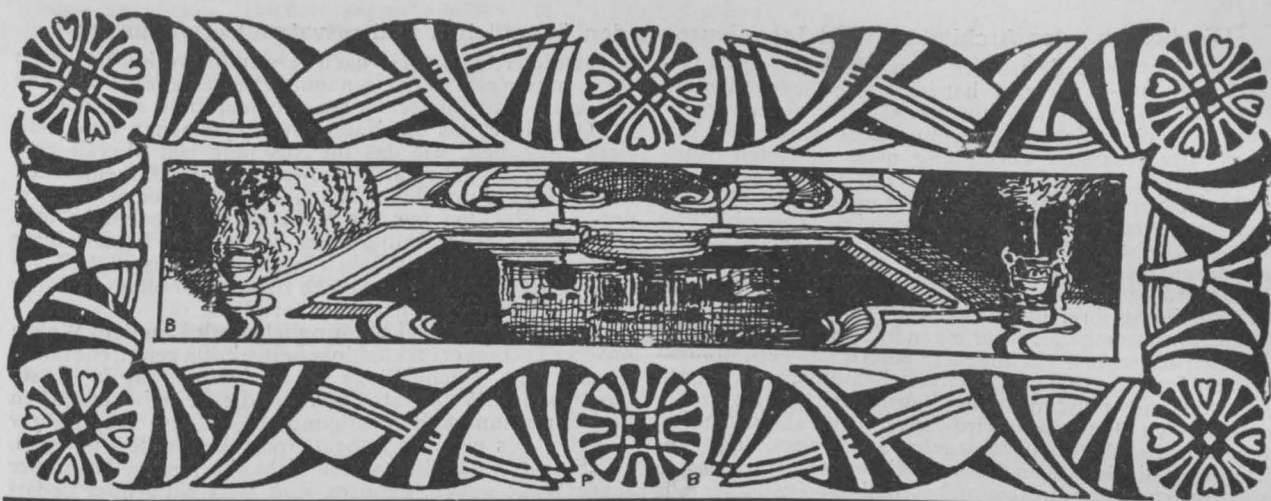
Der Ausschuß zur Wahrung der Wettbewerbsgrundsätze des Verbandes:

Der Vorsitzende: F. Körte.

Der Geschäftsführer: Franz Franzius.



ILLA G. IN DRESDEN-NEU-
STADT. * ARCHITEKT: MAR-
TIN PIETZSCH IN DRESDEN-
BLASEWITZ. * ANSICHT DER
DIELE. * * * * *
DEUTSCHE
* * * BAUZEITUNG * * *
XLIII. JAHRG. 1909 * NO. 36.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 36. BERLIN, DEN 5. MAI 1909.

Villa G. in Dresden-Neustadt.

Architekt: Martin Pietzsch in Dresden-Blasewitz.



Die Grundriß-Anlage der hier dargestellten Stadt-Villa in Dresden-Neustadt war von der unregelmäßigen, durch einspringende Nachbar-Grundstücke beengten Baustelle derart abhängig, daß an drei Seiten des Hauses nur die vorschriftsmäßigen Abstände von der Nachbargrenze eingehalten werden konnten. Von diesen Ver-

hältnissen der Baustelle ist namentlich die sonst unverständliche Ostseite beeinflusst worden.

Die dem Architekten durch den Bauherrn erteilten Wünsche forderten von diesem eine herrschaftliche Villa von einfacher, vornehmer Gestaltung. Das Haus erhebt sich in einem Untergeschoß, zwei Vollgeschossen und einem teilweise ausgebauten Dachgeschoß. Das Sockel-Geschoß enthält die Wirtschaftsräume und eine Hausmeister-Wohnung; unter ihm ist noch ein Wirtschaftskeller angelegt. Das hohe Erdgeschoß wird an der Nordseite über eine Freitreppe durch einen kleinen Vorraum betreten, an dem Klosett und Garderobe liegen. Die Wohnräume, bestehend aus Damenzimmer mit Erker, Empfangszimmer, Herrenzimmer mit vorgelagerter Veranda und Speisezimmer mit Anrichte und Nebentreppe, gruppieren sich um die langgestreckte eingeschossige, eigenartig gestaltete Diele, von welcher nach einem Wunsche des Bauherrn die Haupttreppe in einem Lauf zum Obergeschoß emporführt. Die im Obergeschoß gebildete halbkreisförmig abgeschlossene Diele wird durch ein Oberlicht mit Bleiverglasung und leichter Farbengebung erhellt. Um diese Diele sind angeordnet das Eltern-Schlaf-nebst Ankleidezimmer, die Kinder-Schlaf-Zimmer, das Kinder-Spielzimmer, sowie das Schulzimmer. Das Speise- und das Empfangszimmer haben eine über die Fassadenflucht vortretende Erweiterung erhalten, die zugleich zur Gliederung der betreffenden Fassaden dient. Die Erweiterung des Speisezimmers tritt an der Ostfassade als abgedeckter Vorbau in die

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 240 und 241.

Erscheinung, während der elliptische Ausbaude des Empfangszimmers an der Westseite im Obergeschoß als Balkon ausgebildet ist.

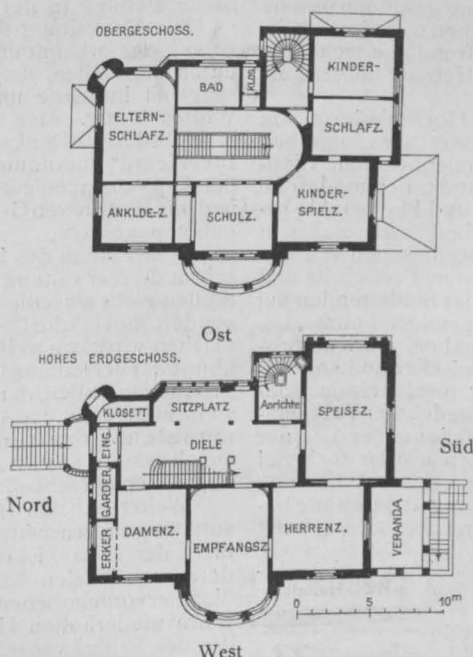
Das Äußere ist mit Ausnahme des Sockel-Geschosses als Putzbau errichtet; das Sockel-Geschoß ist aus Quadern aus Elbsandstein gefügt. In den aufgehenden Geschossen sind lediglich die bescheidenen architektonischen Gliederungen aus Werkstein erstellt, sodaß die Putzfläche, die vorwiegend von wagrechten geraden oder leicht geschwungenen Linien eingerahmt wird, die Kunstform der Villa beherrscht. Das Material für die Putzflächen ist Lithin, aus dem auch die

feinen ornamentalen Teile modelliert wurden. Die Verbindung mit dem Garten vermittelt an der Südseite des Gebäudes eine von einfachen Steinpfeilern getragene, mit Schiefer abgedeckte Veranda; ihre Eckpfeiler erhielten als Kopf reichen figürlichen Schmuck (S. 241). Auch vor dem Haupteingang erhebt sich ein offener, den Eingang schützender, schiefergedeckter steinerner Vorbau.

Der Hauptraum des Inneren ist die auf unserer Bildbeilage dargestellte Diele; diese ist an der Ostseite durch einen unterkleingeteilten Fenstern angeordneten behaglichen Sitzplatz erweitert. Decken und Wände wurden mit Pitchpine-Holz verkleidet und erhielten an wenigen Stellen etwas Vergoldung. Die Köpfe und Füße der großen Pfeiler wurden durch einfache Schnitzereien ausgezeichnet. Stark vortretende Profilierungen wurden wegen der Staubablagerung tunlichst vermieden. Um die Ost- und die

Westseite der Diele zieht sich ein niederes, von der Nebentreppe aus zugängliches Galerie-Geschoß, welches als Schrankraum und zu Aufbewahrungszwecken dient. Auch das Speisezimmer erhielt an Decke und Wänden braun gebeizte Holzverkleidung. Im übrigen wurde bei der Ausstattung der Innenräume hinsichtlich des Materiales und der Kunstformen dieselbe Zurückhaltung beobachtet, die das Äußere auszeichnet.

Die Baukosten des Hauses betrugen ohne die Kosten für die Garten-Anlagen rd. 140000 M. —



Die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen.

Der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ hat im Laufe dieses Winters unter obigem Titel eine Denkschrift*) herausgegeben, die in einer Zeit, da die preußische Regierung der Reform der gesamten Verwaltung nahe zu treten beabsichtigt, als Ausdruck der Ansichten der durch diesen Verband vertretenen Technikerschaft beachtenswerte Fingerzeige über deren Wünsche und Ziele bei der Durchbildung reformatorischer Maßnahmen darbietet. Die Technik ist in der ganzen Welt ein so mächtiger Kulturfaktor geworden, daß neuerdings auch in Deutschland das Mißverhältnis in der Beteiligung ihrer Jünger an der Pflege und wirtschaftlichen Nutzbarmachung ihrer eigenen Schöpfungen gegenüber den bisher fast alleinigen Inhabern der Verwaltungsämter, den juristisch vorgebildeten Beamten, auch der Allgemeinheit mehr und mehr zum Bewußtsein kommt. In der vorliegenden Denkschrift wird indes nicht allein der fest eingewurzelten Autorität althergebrachter Verwaltungs-Einrichtungen die Schuld an diesem Uebelstand beigemessen; es wird ebenso klar ausgesprochen, daß den Techniker teils die Lust am Neuschaffen auf seinem eigenen Gebiete, aber auch die einseitige Ansicht, Befähigung zu diesen bedeute gleichzeitig auch Befähigung zum Verwalten, davon abhielten, sich in einer den modernen Anforderungen nach jeder Richtung gerecht werdenden Weise für den großen Kampf um seine richtige Stellung im Wirtschaftsleben vorzubereiten.

Die Ziele der kommenden Generation der Technik werden kurz so dargelegt: „Die Technik als solche zu schaffen und zu entwickeln, ist die Arbeit der Architekten und Ingenieure des 19. Jahrhunderts gewesen. Die Technik auch als Kulturfaktor, das heißt in ihren sozialen und geistigen Beziehungen und Wirkungen zu beobachten und zu regeln, ist die Aufgabe, die für die Architekten und Ingenieure des 20. Jahrhunderts hinzutreten muß.“

Der im Laufe des letzten Jahrzehntes in technischen Kreisen eingetretene tiefgehende Umschwung hat mit den oben kurz gekennzeichneten Vorurteilen gegen eine über die eigentliche Technik hinausgehende Vorbildung gründlich aufgeräumt, und aus der Erkenntnis dieser Tatsache bringt der Redner der Danziger Wanderversammlung, der Verbands-Vorsitzende Hr. Reverdy-München, als ersten Hauptwunsch der Techniker: „Der Unterrichtsbetrieb der Technischen Hochschulen ist so einzurichten, daß die Studierenden die Möglichkeit einer harmonischen, weitere Lehrgebiete einschließenden Ausbildung gewinnen, die sie befähigt, über die Grenzen der eigentlichen technischen Tätigkeit hinaus, immer aber auf deren Grundlage sich tätig, regelnd und leitend an der Pflege und Hebung unseres nationalen Kulturzustandes zu beteiligen.“

Wohl ist auch auf den Technischen Hochschulen schon längst Gelegenheit zum Hören der unter soziologischen und kulturellen Wissenschaften zusammengefaßten Disziplinen der Wirtschaftslehre, Rechtskunde, der modernen Sozialwissenschaften, Aesthetik, Ethik und Philosophie gegeben; die technische Praxis selbst aber forderte „bis in die neueste Zeit hinein von den rein technischen Wissenschaften rascheste Entwicklung, eifrigsten Fortschritt und damit Einschränkung der Lehrer und der Studierenden auf diese Wissenschaften“. Daß das nicht genügen konnte, bewiesen schon einfache technische Aufgaben, die Kompromisse zwischen Forderungen rein technischer und soziologischer Beschaffenheit nötig machten; fortdauernde technische Leistungen aber, wie der Bau ausgedehnter Verkehrsnetze, Stadterweiterungen, Flußkorrekturen und ferner Betriebe von Eisenbahnen und Fabriken wiesen noch viel mehr auf die Notwendigkeit hin, an ihrer Spitze Männer zu haben, „die durch Naturanlage, Vorbildung und Uebung befähigt waren, jene immer stärker und rascher sich geltend

*) Die Denkschrift enthält die über dieses Thema auf der Abgeordneten-Versammlung des Verbandes in Danzig 1908 gehaltene Rede des Verbandsvorsitzenden Hrn. Ing. Reverdy, München (abgedruckt „Dtsche. Bauztg.“ Jahrg. 1908 S. 495), die anschließende Besprechung und eine Reihe von Leitsätzen nebst Erläuterungen, die auf Grund der Verhandlungen von einem durch die Abgeordneten-Versammlung eingesetzten Ausschuß aufgestellt worden sind.

Zur Schwammfrage. (Schluß.)

II. Ueber Hausschwamm.

Eine Veröffentlichung über Hausschwamm von Hrn. Dr. Falk in der „Zeitschrift für Hygiene und Infektionskrankheiten“, Bd. 55, erregte wegen der großen wirtschaftlichen Bedeutung des Gegenstandes die Aufmerksamkeit weiterer Kreise um so mehr, als in dem Aufsatz auf Grund der mitgeteilten Ergebnisse über angestellte Versuche die Ansicht ausgesprochen wurde, daß es möglich sei, ein Haus, in welchem Schwammerkrankungen festgestellt

machenden Regungen — nach verständnisvollem Abwägen der Forderungen all der genannten verschiedenen Gebiete nämlich — auf kürzestem Wege einem Ziele zuzuführen.“

Obwohl es als das Natürlichste erschienen wäre, daß diese Aufgaben, wie das im Auslande fast überall zum Nutzen der Aufgaben selbst sowohl wie der Allgemeinheit der Fall ist, durch den schaffenden Techniker gelöst wurden, hat sich bei uns die Mehrzahl der Techniker teils gezwungen, teils freiwillig einer die restlose Lösung ihrer größten Aufgaben unmöglich machenden Einseitigkeit gefangen gegeben, indem sie sich zu sehr vor allem von den soziologischen Wissenschaften fern hielt.

So und noch viel eindringlicher wird an dem Wesen unserer Technik rückhaltlose Selbstkritik geübt, ehe ihnen gezeigt wird, welche Wege sie zu der Stellung in der sie umgebenden Welt führen werden, die sie selbst erstreben und deren innere Berechtigung sie aus dem Wesen ihrer Tätigkeit als einer in hohem Grade kulturellen ableiten.

Selbstverständlich sollen nicht alle jungen Techniker diese Wege gehen, denn es wird stets ein großer Bedarf an solchen vorhanden bleiben, die in der reinen Technik aufgehen müssen; aber denen, die sie gehen können und wollen, sollen sie geebnet werden. Das hat schon auf den Mittelschulen — Gymnasien usw. zu beginnen; dann aber hat auf der Hochschule selbst für diejenigen Studierenden, die sich später der Verwaltung in öffentlichen und privaten Unternehmungen widmen wollen, das Maß der rein technischen Wissenschaften eine wesentliche Einschränkung zu erfahren, denn eine Verlängerung des Hochschul-Studiums muß unbedingt vermieden werden. Durch eine solche Einschränkung wird zugleich die Gefahr einer zu frühen Spezialisierung vermieden und die Aufnahme soziologischer und kultureller Fächer ermöglicht.

Nun muß den so Vorbereiteten seitens der Praxis die Möglichkeit weiterer Ausbildung gegeben werden; die private Verwaltung wird sich hierzu leichter bereit finden, weil freier organisiert als die öffentliche, die ihre Einrichtung aus Zeiten übernommen hat, in denen man eine Technik nicht kannte. Aus ihrer eigenen Entstehungsgeschichte erklärt sich zwar das Vorherrschen des juristischen Elementes in der öffentlichen Verwaltung, es kann aber durch sie den Anforderungen der Neuzeit gegenüber nicht gerechtfertigt werden, denn nicht das Studium der Rechtswissenschaften allein gibt diese Berechtigung, sondern leider die „ausschließlich den Juristen zugestandene praktische Uebung in der Verwaltungstätigkeit“.

Die Verwaltung selbst hat ihre eigenen Mängel auch längst klar erkannt und sucht ihnen nach Möglichkeit dadurch abzuheilen, daß sie ihre Beamte in häufige Berührung mit Industrie und Technik im weitesten Sinne des Wortes bringt. Eine ähnliche Unterstützung für die Techniker fordert die Denkschrift mit den vom „Verein deutscher Ingenieure“ übernommenen Worten: „Wir wünschen, daß den Diplom-Ingenieuren an allen staatlichen, kommunalen und privaten Stellen Gelegenheit zur Verwaltungs-Ausübung geboten werde.“

Zum Schluß des Hauptteiles charakterisiert die Denkschrift die Verwaltung der Zukunft als eine solche, die ihre Stellen nicht einseitig einer Berufsklasse offen halten wird, sondern die sich die Tüchtigsten aller für ihre Zwecke zu eigen machen wird; sie weist einen etwaigen Verdacht, die Ausübung der Verwaltung für die Zukunft nur dem Techniker vorbehalten zu wollen, damit zurück, daß sie die Forderung aufstellt, es müßten „die Ämter der staatlichen und kommunalen Verwaltungen den Akademikern aller Berufsklassen zugänglich gemacht werden, sofern sie sich die entsprechenden Kenntnisse erworben haben“.

Weiter auf den Inhalt der äußerst interessanten und sorgfältig ausgearbeiteten Schrift einzugehen, ist hier leider nicht der Platz. Es ist aber sehr zu hoffen, daß insbesondere auch die den Schluß bildenden Erläuterungen zu den hier hervorgehobenen und nachher in etwas veränderter Form wiederholten Hauptsätzen eine Saat bilden werden, die den Schlußwunsch des Verbands-Vorsitzenden in Erfüllung gehen lassen werde, daß die ganze Schrift dem Wohle des Vaterlandes dienen möge. —

—s.

wurden, dadurch zu sanieren, daß das Holz und Mauerwerk des Gebäudes durch Erwärmung auf eine Temperatur gebracht wird, bei welcher die Schwammgebilde nach den Falk'schen Versuchen mit Sicherheit absterben sollen, das sind Temperaturen von 30—40° Celsius.

Vorsichtigerweise schließt Hr. Dr. Falk jenen Aufsatz mit der Frage, ob es möglich sein werde, einem Hause bzw. einzelnen Teilen desselben durchweg eine Temperatur von 30—40° zu geben, insbesondere ob dies mit Hilfe der im

Hause gegebenen Heizvorrichtungen möglich sei? Dies sei Sache der Technik, welcher er seine Befunde zur Prüfung und Anwendung in der Praxis übergebe.

Unterzeichneter nahm infolge umfangreicher Beobachtungen und Untersuchungen schwammkranker Häuser Anlaß, den Falk'schen Aufsatz in der „Zeitschrift für Hygiene und Infektionskrankheiten“ einer Beurteilung vom bautechnischen Standpunkte zu unterziehen, wies insbesondere darauf hin, daß aus der Falk'schen Veröffentlichung nicht zu ersehen sei, einesteiis die Angabe des Feuchtigkeitsgrades des Nährbodens, worauf die bei verschiedenen Temperaturen beobachteten Schwammbildungen wuchsen und durch Wärme getötet wurden, besonders aber andernteils auch der Feuchtigkeitsgrad der Gebilde umgebenden Luft. Dies ist deshalb nötig, weil durch zahlreiche Beobachtungen aller Orten festgestellt wurde, daß die in einem Neubau entwickelten Schwammfasern unter normalen Verhältnissen auch bei niedrigeren Temperaturen als 30—40° stets im Laufe der ersten Jahre verkümmern, wenn sie nicht durch ihre örtliche Lage oder besondere dauernde Zuführung von Feuchtigkeit am Leben erhalten wurden. Aufgabe der Bautechnik sei es, solche Vorkommnisse auszuschalten, also, soweit Holz im Gebäude verwendet wird, für eine vollkommene Isolierung desselben gegen Zutritt von Feuchtigkeit zu sorgen.

Daneben wurde vom Unterzeichneten darauf hingewiesen, daß mehr als bisher auf die Verwendung trocknen Holzes beim Hausbau zu achten sei und es wurde die keineswegs un erreichbare Forderung gestellt, daß zu den Balkenlagen usw. nur Holz verwendet werde, welches etwa 1 Jahr lang vor der Verwendung unter Schuppen luftig gestapelt worden ist. Sonstige in Zweifel gezogene Mitteilungen der ersten Falk'schen Veröffentlichung mögen hier übergangen werden. —

Eine zweite, umfangreichere Veröffentlichung des Hrn. Dr. Falk ist nun in den „Hausschwamm-Forschungen“ einer amtlichen Veröffentlichung, Verlag Gustav Fischer in Jena, Heft I, erschienen.

Nach dieser Veröffentlichung sind die Versuche der Entwicklung bzw. Abtötung von Schwamm durch Wärme in Glasröhren von etwa 2,5 cm Durchmesser und 30 cm Länge gemacht worden, in welchen sich das Wachstum des Schwammes auf einem Nährboden von Gelatine mit Malzzusatz innerhalb doppelwandiger Blechkasten vollzog, welche auf bestimmten bzw. absichtlich veränderten Temperaturen gehalten wurden. Die Verhältnisse liegen dabei also wesentlich anders, als im schwammkranken Hause, wo die Schwammgebilde sich am Balkenholz entlang ziehen, in welches sie Mycelstränge hineintreiben. Daß aber ein Schwammgebilde auf einem nur wenige Millimeter starken Nährboden von Gelatine schneller abtrocknet als ein anderes, welches seine Saugfäden zentimetertief in Holz eingetrieben hat, dürfte auf der Hand liegen. Ebenso ist es sehr zweifelhaft, ob die das Gebilde umgebende Luft in einem derartigen Blechkasten annähernd so reich an Feuchtigkeit ist und bleibt, wie der Luftraum in einer Balkenlage, welchem aus den Mauern, dem Holze und oft auch aus der Lehmfüllung usw. Feuchtigkeit zugeführt wird, und welche daher ebenso wie Mauern und Balken der allmählichen natürlichen Austrocknung noch nicht unterworfen war.

Solche Laboratorienversuche haben für die Lösung der vorliegend hochwichtigen Frage der wirksamen Bekämpfung des Hausschwammes nur geringen Wert; dazu müßten sie sich viel mehr den praktischen Verhältnissen anpassen, unter welchen in einem Hause Hausschwamm entsteht und vergeht.

Unterzeichneter hatte in dem erwähnten, der ersten Falk'schen Veröffentlichung entgegen tretenden Aufsatz dem Bedenken Ausdruck gegeben, ob es möglich sein werde, ein Haus soweit zu durchheizen, daß sich auch im Inneren der geschlossenen Balkendecken Temperaturen bis zu 40° C. bilden und, ob solche Temperatur beispielsweise auch im Inneren der in den Mauern steckenden Balkenköpfe nachgewiesen werden könnte? Dabei wurde darauf hingewiesen, daß, wenn dies wirklich gelingen sollte, durch solches Trocknungsverfahren andere Bauarbeiten, Tischler-, Maler-, Tapezierarbeiten großen Schädigungen ausgesetzt sein könnten. Daß solche hohe Temperatur nicht durch die gewöhnlichen Heizvorrichtungen der Häuser, wie Hr. Dr. Falk in Frage zieht, erreichbar ist, war natürlich von vornherein einleuchtend.

Es ist dem Unterzeichneten vor allem zweifelhaft geblieben, ob die von Dr. Falk angegebenen Temperaturen für die Abtötung des Hausschwammes in einem Gebäude einesteiis überhaupt ausreichend seien (wie vorstehend bereits angedeutet wurde) und ob andernteils nicht durch die treibhausartige feuchte Wärme die weitere Entwicklung des Schwammes gefördert werde, also ein weit größerer Schaden angerichtet wird, als verhütet werden soll.

Unterzeichneter ist jetzt in der Lage, drei Fälle mitzu-

teilen, welche als volle Bestätigung dieser Bedenken gelten müssen und es erscheint als notwendig, mit der Veröffentlichung dieser Fälle, wenn auch ohne Nennung von Ort und Namen, nicht zurückzuhalten, weil die Falk'sche Veröffentlichung sowohl in die Fachpresse als auch in die Tagespresse gelangt ist und als ein scheinbar überaus einfaches Mittel zur Vernichtung des Hausschwammes empfohlen wurde.

Bei dem Neubau eines vierstöckigen Kontorhauses hatte man die Fußböden aller Stockwerke aus Gipsestrich gebildet, welcher auf die Holzbalken und deren Zwischendecken aufgelegt worden war. Um eine schnellere Durchtrocknung des Gebäudes zu erzielen und dem Auftreten von Schwamm in den Balkenlagen zu begegnen, wurden alle Räume bei geschlossenen Fenstern durch Einstellen von Kokskörben wochenlang so stark geheizt, daß die Hitze namentlich dicht unter den Balkenlagen, wenn man auf einer Leiter bis zur Decke der Räume hoch stieg, „unerträglich“ war, wie ein Angestellter, welcher ohne Interesse zur Sache war, bekundet hatte. Der Gipsestrich hat das Entweichen von Feuchtigkeit nach oben natürlich noch energischer als ein Holzfußboden behindert.

Durch dieses Heizverfahren war in den Balkenlagen eine so starke Schwamm-Vegetation erzeugt worden, daß stellenweise eine Senkung der Balken eintrat, welche durch den Schwamm ihre Tragfähigkeit verloren hatten. Der Gipsestrich der Fußböden wurde aufgestemmt und nun erst zeigte sich eine so hochgradige Schwamm-Entwicklung, wie sie sonst in Gebäuden nur zuweilen unter Badezimmern oder ähnlichen Räumen gefunden worden ist. Infolge dieser Entdeckung mußte das schon in Gebrauch genommene Gebäude seinen Zwecken stückweise wieder entzogen werden, und mit einem Kostenaufwande von rd. 30000 M. wurden massive Stein-Eisendecken hergestellt.

Ähnliches wurde vom Unterzeichneten in einer Villa beobachtet, welche ebenfalls zum Zweck der schnelleren Fertigstellung künstlich ausgetrocknet worden war. Diese Austrocknung erfolgte vor der Fertigstellung des Gebäudes unter Anwendung einer Notverglasung für die Fenster und ebenfalls unter Verwendung von Kokskörben.

Bei dem dritten Fall handelt es sich um ein städtisches Wohnhaus in einem Vorort, wo über einem massiv überdeckten Kellergeschoß vier Wohngeschosse mit Holzbalkendecken liegen. Damit der Bau schnell bezogen werden konnte, einigten sich der Besteller und der Gewerksmeister dahin, eine künstliche Durchheizung seitens einer Firma vornehmen zu lassen, welche das künstliche Austrocknen von Neubauten als Spezialität betreibt und in ihrem Prospekte die Zusicherung ausspricht, „daß man sich durch Anwendung des Verfahrens vor Vernichtung des Neubaus durch Schwamm schütze, da der außerordentlich hohe Grad der erzielten Trockenheit das Auftreten solcher Schäden vollständig ausschließe.“

Das Haus hat etwa 400 qm Grundfläche und die Heizarbeit beanspruchte einen Kostenaufwand von rd. 3000 M. Die Fenster wurden, soweit sie nicht schon verglast waren, dicht verhängt und während des wochenlang fortgesetzten Heizens wurden Temperaturen von 80 ja 100° in den Räumen beobachtet. Dabei erfolgte diese Arbeit noch zurzeit des Rohbaues, als also zwar die Wände bereits geputzt, die Staakung in die Balkenfläche eingeschnitten und eine Lehmfüllung auf die Staaken aufgebracht, dagegen die Fußböden noch nicht gelegt waren. Das Holz der Balken befand sich also zurzeit des Heizens noch nicht zwischen dem Deckenputze einerseits und dem mit Oel gestrichenen Fußboden anderseits, wie in einem abgeschlossenen Räume. Durch das Heizverfahren war anscheinend alles völlig durchgetrocknet, der Putz der Decken und der Drahtputzwände hatte sogar durch Rissigwerden Schaden gelitten.

Nachdem der Bau so nach dem Glauben der Beteiligten völlig durchgetrocknet war, also nach der Auffassung des Hrn. Dr. Falk wohl alle etwa im Entstehen begriffenen Schwammbildungen abgetötet sein mußten, wurden die Fußböden gelegt, das Haus fertig gemacht und seinen Zwecken übergeben. Nach 1½ Jahren machte sich gleichwohl an mehreren Stellen in allen Stockwerken ein Bruchigwerden der Fußbodenbretter bemerkbar und beim Aufbrechen derselben wurde vom Unterzeichneten ermittelt, daß die eingemauerten Balkenköpfe vornehmlich als die Entstehungsursache der Schwammbildungen anzusehen waren.

Die Mauern und das in denselben liegende Holz der Balkenköpfe waren nicht so weit durchgeheizt worden, daß das Abtöten des Schwammes eingetreten war, obgleich er sich doch kurz nach Errichtung des Hauses erst in seinem Anfangsstadium hatte befinden können. Im Gegenteil scheint die Fortentwicklung des Schwammes im Inneren des Balkenholzes gerade unter der Einwirkung der Wärme gefördert worden zu sein.

Es wurde in diesem Hause notwendig, alle Fußböden nach einander aufzunehmen, die Balkenköpfe vom umgebenden Mauerwerk und allen erkrankten Teilen zu befreien, durch Anbolzen von Halbhölzern oder Bohlen zu armieren und mit trockenem Mauermaterial zu umgeben, bevor die Fußböden, soweit sie überhaupt wieder verwendet werden durften, von neuem aufgelegt wurden.

Diese Erfahrungen lehren, daß das von Dr. Falk empfohlene Verfahren in der Praxis versagt hat und daß davor dringlich gewarnt werden muß. Uebrigens darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Versuche, dem Hausschwamm durch Wärme beizukommen, nicht neu und nicht zuerst durch Dr. Falk angeregt worden sind, denn in Berlin beschäftigen sich schon seit etwa 10 Jahren Sonderfirmen mit dieser Arbeit, über deren Erfolg aber wenig in die Öffentlichkeit gekommen ist. Diesem Verfahren schien durch die An-

gabe bestimmter und nicht hoher Abtötungs-Temperaturen durch Dr. Falk erheblich Vorschub geleistet zu werden.

Die weiteren Studien zur Bekämpfung des Hausschwammes müssen sich nach Ansicht des Unterzeichneten neben solchen Laboratorien-Versuchen rein botanischer Art darauf richten, die wissenschaftlichen Beobachtungen mehr den wirklichen Verhältnissen in den Häusern anzupassen, am besten durch Errichtung kleiner Versuchsbauten zu diesem Zweck. Unterzeichneter vertritt die Ansicht, daß der ganzen Schwammklage am wirksamsten durch Verwendung gut durchgetrockneten Holzes zu den Balkenlagen entgegen getreten wird und dadurch, daß das Holz von allen denjenigen Bauteilen ferngehalten wird, welche einer dauernden oder auch nur wiederholt vorübergehenden Anfeuchtung ausgesetzt sind. Dies würde durch solche Versuchsbauten bewiesen werden. — E. Dietrich.



Villa G. in Dresden-Neustadt. Architekt: Martin Pietzsch in Dresden-Blasewitz. Ost-Ansicht.

Vereine.

Im Arch.- u. Ing.-Verein zu Frankfurt a. M. sprach am 7. Dez. 1908 Hr. Arch. Rud. Linnemann über die „Bau-Ausstellungen zu München und Darmstadt“. Er begrüßt gegenüber dem anderwärts behaupteten „Zuviel“ beide Darbietungen als willkommene Gelegenheiten zum Ueberblick über die nachfolgend von ihm beurteilten Bestrebungen. München erschien ihm auch diesmal als Zentrum der angewandten Kunst in Deutschland mit abermals erbrachtem Beweis feinen Geschmacks. Seit der dortigen Kunstschau von 1888 zeige sich deutlich ein Einlenken in ruhigere Bahnen, namentlich in Ueberwindung der Auswüchse der neunziger Jahre. Deutliche Anzeichen dafür, daß die Maler die erste Anregung zum Umschwung gegeben, seien auch jetzt wahrzunehmen. An den Bauten sei Harmonie, Zweckmäßigkeit und Material Gerechtigkeit zu rühmen. Ihrer würdig sei auch die malerische, farbenfrohe Ausschmückung durch Herterich, Becker, Erler u. a., und auch die Skulpturen stünden auf der Höhe der Zeit. Besonders wird der Werke Hildebrand's im Hain dabei gedacht. Von Architekturen im Park werden Littmann's Künstler-Theater und Zell's ländliches Gasthaus besonders hervorgehoben und des allenthalben bemerkbaren Einflusses Gabriel Seidl's gedacht. Besonders tüchtig seien die bayerischen Fachschulen vertreten gewesen; bei den Gruppen im Inneren waren die der Mode und dem Sport gewidmeten Abteilungen hervorragend.

In Darmstadt springt gegenüber der Ausstellung vor 7 Jahren, welche die originellen Bauten der Mathildenhöhe, namentlich die ihres Führers Olbrich brachte, ins Auge, daß zu den noch dort vorhandenen Angehörigen der Künstler-Kolonie das durch dieselben allerdings stark beeinflusste ganze Hessen getreten ist. Bei Betrachtung des Hauptzuganges, des Platanen-Haines und des sich daran schließenden Hochzeitsturmes Olbrich's, eines daran sich reihenden Gebäudes für freie Kunst und Albin Müller's Bau für angewandte Kunst vermißt Redner die Einheitlichkeit der Gesamtwirkung, wie sie in München so wohl getan. Von Olbrich's Werken erschien dem Redner das Oberhessische Haus das bedeutendste, als Glanzpunkt der ganzen Ausstellung aber die Kleinwohnkunst-Gruppe. Mit Besprechung der Einzelheiten derselben sowie der Plan-Ausstellung im Architektur-Gebäude schließt Redner den interessanten Vortrag. — Gstr.

Münchener (oberbayerischer) Architekten- und Ingenieur-Verein. Ueber „Friedhof- und Grabmalkunst“ sprach am 17. Dezember 1908 der Wiener Architekt Dr. Stephan Fayans. Von den Begräbnisstätten der ersten christlichen Kunstperiode, den Cimetieren der Katakomben Roms ausgehend, entwickelte er unter Zuhilfenahme reichlicher Lichtbilder alle die Wandlungen, die von den Totenstätten in architektonischer und sonstiger künstlerischer Hinsicht bis auf die allerneueste Zeit durchgemacht wurden. Die italienischen Friedhöfe von Florenz, Mailand, Genua usw.,



Ansicht der Veranda der Südseite.



Ansicht der Südseite.

Villa G. in Dresden-Neustadt. Architekt: Martin Pietzsch in Dresden-Blasewitz.

der berühmte Père la chaise in Paris usf. zogen mit ihren reichen Denkmälern, ihren Arkaden-Anlagen und ihrem gärtnerischen Schmuck an uns vorüber. Aber auch die mit Recht als vorbildlich anerkannten, von Hans Grässel geschaffenen Münchener Anlagen aus neuester Zeit waren eingefügt, um dann einer Reihe von Krematorien Platz zu machen. Nicht mit Unrecht wies der Redner hierbei darauf hin, daß bei der Mehrzahl dieser Bauten die Rauchabzugs-Anlage des Verbrennungsofens einen störenden, ernüchternden Eindruck macht, weil dessen Ausgestaltung in nicht seltenen Fällen sich mehr oder weniger der Form des so profanen Fabrikschornsteins nähert. Nur einige der vorgeführten Anlagen machten hiervon eine rühmliche Ausnahme, davon besonders eine in der Architektur einer italienisch-romanischen Basilika, der der Rauchfang, weil denn doch unentbehrlich, seitlich als stattlicher Campanile angegliedert war. Der interessante Vortrag bot eine ganze Reihe von wertvollen Anregungen nicht nur für das Gebiet der sich nur langsam mehrenden Krematorien, sondern auch hinsichtlich der Ausmerzungen der fabrikmäßig hergestellten und schablonenhaften Grabdenkmäler. — J. K.

In der Versammlung am 7. Jan. 1909 sprach Hr. Sektionschef Wilhelm Exner aus Wien über „Technische Aufgaben bei der Anlage und Einrichtung von Museen“. Der Redner legte das Hauptgewicht auf die Möglichkeit des guten und genauen „Sehens“, also auf die wichtige und ausgiebige Lichtzufuhr für die Räume. Er betonte mit Recht, daß in dieser Hinsicht, namentlich bei der Einrichtung unserer älteren Museen, der Louvre u. a. nicht ausgenommen, arge Mißgriffe gemacht wurden. Daß solche auch von Architekten begangen wurden, die als Autoritäten galten, wies er an dem Semper'schen Bau in Dresden nach und ebenso an manchem anderen. Die schlimmsten Erfahrungen mache man meist in jenen Gebäulichkeiten älterer Herkunft, die zu Museumszwecken hergerichtet wurden. Er hob weiter hervor, daß in jüngster Zeit mit Glück das Interieursystem an die Stelle des technologischen getreten sei, das früher auch dort, wo kein zwingender Grund vorlag, angewendet wurde und durch die Anhäufung von Gegenständen der nämlichen Art den Nichtfachmann einfach ermüde und in die Flucht treibe. An schematischen Zeichnungen erläuterte er die Aufnahmefähigkeit des Auges und die gegen diese begangenen Sünden, die durch eine Reihe lehrreicher Lichtbilder-Aufnahmen von verschiedenen Museumsräumen noch näher erläutert wurden. Der Vorsitzende wies in seinem Schlußwort dann auch berechtigterweise auf die vielen in dem Vortrag für die Zukunft gegebenen praktisch verwertbaren Fingerzeige hin. — J. K.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 18. Dez. 1908. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 58 Pers.

Hr. Erbe berichtet über den Entschluß der Hamburgischen Gewerbekammer, in Cuxhaven, Bergedorf, den Geest- und Marschlanden Meisterkurse für die heimische Bauweise während etwa 8—9 Wochen an einem Wochentage nach dem Muster der schon bestehenden Meisterkurse bei der Gewerbekammer in Bremen zu veranstalten.

Hr. Wöhlecke erläutert in gedrängter Form die wichtigsten Punkte der beiden, jetzt allen Vereinsmitgliedern übersandten Denkschriften des Verbandes: „Mit welchen Mitteln kann Einfluß gewonnen werden auf die künstlerische Ausgestaltung privater Bauten in Stadt und Land?“ und „Welche Wege sind einzuschlagen, damit bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Grade als bisher zur Geltung kommen“. — E.

Versammlung am 8. Jan. 1909. Vors. Hr. Classen, anwes. 78 Pers. Aufgen. a. Mitgl.: Hr. E. Küntzel.

Nach Genehmigung einer Aenderung der Statuten und nach Vornahme der Wahlen für den Bibliotheks-, Vortrags- und Wettbewerbs-Ausschuß, sowie für den Rechnungsführer und die Verbands-Abgeordneten verliest Hr. Stein den Jahresbericht für 1908.

Hr. Faulwasser berichtet sodann über die von ihm geleiteten Wiederherstellungsarbeiten an der St. Nicolaikirche in Hamburg.

Bei einer im Jahre 1907 vorgenommenen Untersuchung der Kirchendächer stellte sich ein sehr ungünstiger Zustand der 1852 mit deutschem Schiefer aus Goslar gedeckten Flächen heraus; die nach dem Auftreten des Zinkgusses auf der Londoner Ausstellung verwendeten Zinkgußteile waren gleichfalls derartig zerstört, daß ihre Wiederverwendung ausgeschlossen war und rd. 16000 kg Zinkguß entfernt und eingeschmolzen werden mußten.

Die unter Verwendung von Kupfer für die Abdeckungen und Dichtungen vorgenommenen Wiederherstellungsarbeiten erstreckten sich im wesentlichen auf den Vierungsturm, die Chorschiffdächer, die Taufkapelle und die Erneuerung der Entwässerungs-Anlagen und wurden an der Hand der Zeichnungen eingehend geschildert. — L.

Vers. am 15. Jan. 1909. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 62 Pers. Aufgen.: die Hrn.: Arch. F. Christens, Dipl.-Ing. E. Lindenkohl, Arch. Karl Pewe, Ing. Gorrisen, Dipl.-Ing. Edm. Kopff.

Nach Erstattung des Jahresberichtes des Geselligkeits-Ausschusses durch Hrn. Mahlmann macht Hr. Löwen-gard Mitteilungen über den 8. Internationalen Architekten-Kongreß in Wien vom 18. bis 23. Mai 1908. Redner schildert die Entwicklung der Kunst und des Kunstlebens in der alten Kaiserstadt als günstige Vorbedingungen zum Gelingen des Kongresses; er gibt sodann ein Bild der Arbeiten in den Sitzungen, von den festlichen Veranstaltungen und wirft zum Schluß noch einige interessante Streiflichter auf hervorragende alte und neue Bauten Wiens und seiner Nachbarschaft. — Wö.

Vers. a. 22. Jan. 1909. Vors.: Hr. Bubendey, anw. 158 Pers.

Hr. Sperber berichtet über den Stadtpark in Hamburg. Der Vortragende entwickelt einleitend die Notwendigkeit einer Anlage von Grünplätzen und Volksparks in den wachsenden Großstädten und die zur Befriedigung dieses Bedürfnisses möglichen verschiedenen Lösungen — den Zentralpark und die über die Stadtteile verteilten Einzelparks, wie sie Berlin und einige amerikanische Städte besitzen. Die letztere, nach Ansicht des Redners im allgemeinen vorzuziehende und früher mögliche Lösung sei in Hamburg zugunsten eines Zentralparks in Winterhude-Barmbeck nicht weiter verfolgt. Der Vortragende schildert die Vorzüge des gewählten Geländes, den Werdegang der Stadtpark-Angelegenheit bis zur Ausschreibung eines Ideen-Wettbewerbes im Jahre 1908 (siehe D. Bztg. 1908, S. 426 ff.), dessen Ergebnis in Lichtbildern vorgeführt wird, und schließt seine lebendigen, mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen mit dem Wunsch auf eine baldige gedeihliche Förderung des Planes. — L.

Mittelrheinischer Architekten- und Ingenieur-Verein zu Darmstadt. Im neuen Vereinsjahr wohnte der Vorsitzende am 3. Jan. 1909 einer Sitzung des Verbands-Vorstandes in Frankfurt a. M. an, in der er das vorläufige Programm für die nächste Abgeordneten-Versammlung vorlegte. Am 6. Jan. war Vorstandssitzung mit Verteilung der Aemter. Zum zweiten Vorsitzenden wurde Prof. Dr. Vetterlein gewählt; der erste und zweite Schriftführer (Landmann und Paul) sowie der Rechner (Buxbaum) wurden wiedergewählt. Am 7. Jan. überbrachte der Vorsitzende dem Ministerialrat i. P. Geh. Rat Dr. Schäffer in Darmstadt, der von der Gründung des Vereins an während mehr als 20 Jahren dem Vorstand zuerst als Schriftführer, dann als Vorsitzender angehört hatte, zur Feier der Vollendung des 70. Lebensjahres die Glückwünsche des Vereins.

Am 18. Jan. fand die erste ord. Winter-Versammlung im neuen Jahr statt. In dieser gedachte der Vorsitzende des Todes des langjährigen Mitgliedes, Geh. Bergrats Tecklenburg. Sodann erstattete der Vorsitzende Bericht über die Verhandlungen der Abgeordneten-Versammlung in Danzig, insbesondere über die Vermögensspende für den Verband, sowie über die Wahl des Ortes (Darmstadt) für die Abgeordneten-Versammlung 1909 und über das Thema: „Wie kann die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungskörpern gehoben werden“. An den Vortrag schloß sich eine lebhafte Aussprache namentlich wegen der Vermögensspende. Hr. Schmick erläuterte eingehend noch einmal die Stellung des Verbands-Vorstandes. Man erkannte die Notwendigkeit der Vermögensspende an, bezeichnete jedoch die Erwartung des Rundschreibens des Vorstandes bezüglich der Höhe der Einzelleistung (4 % des Jahreseinkommens) als zu weitgehend. Doch fand die Mahnung, daß jeder einen den Mindestsatz möglichst beträchtlich übersteigenden Beitrag leisten möge, keinen Widerspruch. — W.

Architekten- und Ingenieur-Verein Aachen. Vers. vom 16. Jan. 1909. Nach der Festsetzung des Mindestbeitrages der einzelnen Mitglieder zu dem zu beschaffenden Vermögen des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ wurde vom Vorsitzenden der Jahresbericht von 1908 erstattet und der Vorstand für 1909 gewählt, wobei bis auf den 2. Schriftführer die bisherigen Mitglieder wiedergewählt wurden. Der Vorstand besteht jetzt aus folgenden Herren: kgl. Baurat Lürig, I. Vorsitzender; Prof. Sieben, II. Vors.; Prof. Arnold, I. Schriftwart; Reg.-Bmstr. Wohlfarter, II. Schriftwart; Dipl.-Ing. kgl. Stadt-lehrer Becker, Kassenwart. Sodann erhielt Hr. Stadtbauinsp. Bohrer das Wort zu einem Vortrage über „Normalgrundrisse von Miethäusern“, zu welchem er eine große Anzahl von Normalgrundrissen, welche sich in den verschiedensten Städten Deutschlands gebildet haben, vorlegte. Der Vortragende wandte sich zunächst gegen die in neuerer Zeit vielfach in der Kunst, namentlich auch in der Baukunst auftretende Sucht, unter allen Umständen

Neues und Eigenartiges zu schaffen und darüber das Gute und Schöne, was uns von unseren Vorfahren überkommen, aber nicht veraltet ist, rücksichtslos außer Acht zu lassen. Er schilderte dann das Entstehen zweckmäßiger Anordnungen von Mietwohnungen infolge des guten Einklanges, in welchem an manchen Orten die Anforderungen der Mieter mit den wirtschaftlichen Rücksichten der Unternehmer und einer gesunden Bauordnung stehen, ein Verhältnis, welches von allen Städten zu erstreben ist. Eine nähere Erörterung dieser Frage, die von größter Wichtigkeit für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Vereinfachung der Bauordnungen ist, schloß den von den Zuhörern mit Interesse und Beifall verfolgten Vortrag, an welchen sich noch eine angeregte Besprechung der vorgelegten Entwürfe schloß. —

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung vom 11. Jan. 1909. Vors. Hr. Ob.- u. Geh. Bt. Dr.-Ing. Stübgen.

Der allgemeinen Versammlung geht eine Hauptversammlung voraus, in welcher bezüglich der Veröffentlichung der Schinkel-Reiseberichte und Skizzen beschlossen wurde, daß der Verein — unter Wahrung des Veröffentlichungsrechtes des Verfassers an anderer Stelle — sich das Recht der Veröffentlichung in seiner Zeitschrift vorbehält. Nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten sprach dann Hr. Kr.-Bauinsp. Mahke aus Angermünde über „Chinesische Dachformen“. Redner ist mehrere Jahre in Kiautschou tätig gewesen und hat dort u. a. das Gouvernements-Dienstgebäude ausgeführt. Während dieser Zeit hat Redner die Studien gemacht, welche die Grundlage seines Vortrages bilden. Er leitet die Dachformen aus den klimatischen Verhältnissen ab. Die weit ausladenden Dächer über den meist eingeschossigen Bauten schützen gegen die blendende Helligkeit. Die große Konstruktionsdicke an diesen, die jedem Europäer auffällt, wirkt der tropischen Hitze, dem Abheben durch Stürme und dem Durchschlagen des tropischen Regens entgegen. Ebenso leitet Redner die auffälligen Schweifungen der Fläche und Aufbiegungen der Ecken aus Rücksichten auf das Klima, die Form und geringe Güte und Festigkeit des Dachdeck-Materials ab. Die verwendeten Formen seien nach dieser Richtung die zweckmäßigsten Lösungen. Die starke Schweifung dieser habe namentlich den Zweck, die Wassermassen der tropischen Regengüsse unter möglichster Schonung der Unterdächer abzuführen.

An den Vortrag knüpft sich eine kurze Aussprache, in der Hr. Liedler hervorhebt, daß neuerdings von anderer Seite sehr abweichende Ansichten über die Gründe der Formgebung der Dächer aufgestellt seien, während der Redner seine Anschauungen aufrecht erhält. Mit dem Dank des Vorsitzenden an den Vortragenden schließt die Versammlung. —

Versammlung vom 18. Januar 1909. Unter zahlreicher Beteiligung von Vereinsmitgliedern und ihren Damen, sowie in Gegenwart von Vertretern des Arbeits-Ministeriums wurde an diesem Tage eine einfache, aber würdige Gedenkfeier für Adolf Wiebe abgehalten, dem früheren mehrjährigen Vorsitzenden des Vereins. Hr. Geh. Ob.-Bt. GERMELMANN entwarf ein lebensstreuendes Bild von dem Charakter und dem Wirken des Verstorbenen, indem er, dem Charakter der Feier als einer Art Familienfeier entsprechend, weniger auf die technischen Leistungen und die Bedeutung Wiebe's für den preußischen Wasserbau als auf sein ganzes Leben, seine persönliche Entwicklung und seine Beziehungen zum Verein einging. —

Vermischtes.

Techniker als beschließende städtische Verwaltungsorgane. Der Beschluß der städtischen Kollegien von Fürth, dem Direktor des Elektrizitätswerkes dieser Stadt Sitz und Stimme im Magistrat zu geben, hat den „Bayerischen Regierungs-Baumeister-Verein“ veranlaßt, an die „M. N. N.“ eine Zeitschrift zu richten, die sich zunächst auf bayerische Verhältnisse bezieht, aber deren allgemeiner Inhalt für alle Stadtverwaltungen Deutschlands nützlich sein kann, und in der mit Recht ausgeführt wird, es handle sich dabei nicht allein um eine Standesfrage, sondern auch um eine Frage der öffentlichen Verwaltung. „Denn die Einbeziehung des technischen Elementes nicht nur als beratendes, sondern auch beschließendes Organ bedeutet zweifelsohne einen Fortschritt in der Modernisierung unserer Stadtverwaltungen.“

Die Techniker haben ja bisher eigentlich nur als bürgerliche Magistratsräte Eintritt in die Stadtverwaltungen; denn als besoldete Magistratsmitglieder sind nach der Gemeindeverfassung nur Juristen anzustellen, während Techniker, Schulmann, Mediziner usw. nur mit Sitz und Stimme für ihr Fach ausgestattet werden können. Die allgemeine übliche Gepflogenheit ist nun die, daß Referent im Magistrat ein Rechtsrat ist, der seinerseits wieder einen oder mehrere Sach-Referenten hat. Die vielen technischen Fra-

gen, die in einer Stadt vorkommen — man sehe sich nur ein städtisches Budget daraufhin an, welche Summen technischer und welche nicht technischer Natur sind — werden also zuerst vom Techniker dem Juristen vorgetragen und dieser vertritt sie in der beschließenden Sitzung.

Wir wollen die Gewandtheit mancher Juristen, derartige Sachen zu vertreten, voll anerkennen, doch rein praktisch betrachtet, wozu diese Wiederkaubarkeit? Kann diese Vertretung technischer Sachen im Magistrat nicht der Techniker selbst machen? Die Verwaltung würde einfacher, rascher und vielleicht auch billiger. Bis jetzt hat man in den größeren bayerischen Städten meist nur einen technischen Rat, den jeweiligen Vorstand des städtischen Bauamtes. Dieser ein Mann soll nun alles, was da Technik heißt, vertreten; nicht einmal das Ingenieurbauwesen und die Architektur sind getrennt. Was sonst noch technische Zweige sind, wie Gaswerke, Elektrizitätswerke, Trambahnen usw. haben wohl ausnahmslos juristische Referenten. Warum sollten die Vorstände dieser Zweige, die oft teuer bezahlt werden müssen, nicht ihre Sachen selbst vertreten können, wozu braucht man da noch einen weiteren Referenten?

Wir glauben also, daß die Stadt Fürth mit der Aufnahme des Direktors ihrer Elektrizitätswerke in ihre Verwaltung einen Schritt vorwärts getan hat. Hoffen wir, daß andere Städte ihr bald folgen und dann nicht nur den Direktor des Elektrizitätswerkes, sondern auch die Direktoren anderer technischer Zweige und die Abteilungsvorstände ihrer Stadtbauämter Sitz- und stimmberechtigt im Magistrat machen. Die alte bayerische Gemeindeordnung läßt das schon zu. —

Eisen-Portland-Zement und Portland-Zement. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 6. März d. J. folgenden Erlaß an die Oberpräsidenten, Reg.-Präsidenten, Eisenbahndirektionen usw. gerichtet:

„Die im Anschluß an meinen Erlaß vom 21. November 1902 im kgl. Material-Prüfungsamt zu Gr.-Lichterfelde ausgeführten Versuche haben ergeben, daß Eisen-Portland-Zemente und Portland-Zemente im allgemeinen als gleichwertig zu erachten sind. Falls daher bei der Untersuchung nach den jeweils geltenden „Normen für die einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland-Zement“ die Eisen-Portland-Zemente nicht nur bei Wasser-, sondern auch bei Luft-Erhärtung befriedigende Ergebnisse zeigen, ist gegen ihre Verwendung bei öffentlichen Bauten nichts einzuwenden. In den Ausschreibungen sind, wenn nicht ganz besondere Verhältnisse die Lieferung von Portland-Zement geboten erscheinen lassen, Angebote für Portland-Zement oder Eisen-Portland-Zement einzufordern, und wird es dem Ermessen Ew. Tit. (der pp.) überlassen, nach sorgfältiger Abwägung der vorliegenden Verhältnisse das für die Verwaltung günstigste Angebot zu wählen. Doch ist streng darauf zu halten, daß von den Anbietern sowohl des Portland-Zementes wie des Eisen-Portland-Zementes eine Angabe über die Zusammensetzung und Herstellungsweise des angebotenen Zementes, in zweifelhaften Fällen auch die Beibringung eines diese Angaben bestätigenden Zeugnisses des kgl. Material-Prüfungsamtes zu Gr.-Lichterfelde, verlangt wird. Ich bemerke dabei, daß unter Eisen-Portland-Zement ein im übrigen wie Portland-Zement hergestellter Zement verstanden werden soll, der aus mindestens 70% Portland-Zement und höchstens 30% einer geeigneten gekörnten Hochofen-Schlacke besteht.“ —

Die Zulassung der Frauen zum Studium an den Technischen Hochschulen Preußens wird durch einen Erlaß des Kultusministers vom 14. d. M. geregelt, der kürzlich im „preuß. Staatsanzeiger“ zum Abdruck gekommen ist. Danach werden vom Sommer-Semester 1909 ab als Studierende der Technischen Hochschulen auch Frauen zugelassen. Es finden auf sie die für die Zulassung zum Besuch der Technischen Hochschulen unter dem 5. Juli 1905 erlassenen Vorschriften Anwendung. Falls Reichsinländerinnen als Hörerinnen zugelassen werden wollen, so bedarf das der Genehmigung des Ministers; für Ausländerinnen gilt das unter allen Umständen. Damit ist den Frauen wieder ein neues Arbeitsgebiet erschlossen, auf dem sie sich bisher nur ganz vereinzelt (in Rußland und Ungarn) und zwar doch wohl nur im Bureau, nicht bei der praktischen Ausübung des Berufes betätigt haben. —

Durch den Umbau der Eisenbahnbrücke über die Isar bei Großhesselohe im Zuge der Eisenbahnlinie München — Rosenheim — Salzburg verschwindet jetzt ein Bauwerk, das für die Entwicklung des Baues eiserner Brücken eine gewisse historische Bedeutung hat, denn der Ueberbau dieser 1857 vollendeten Brücke zeigt zuerst das klare System des Pauli-Trägers (Fischbauch- oder Linsenträger mit Doppel-Diagonalen und gleicher Spannung in beiden bogenförmig gekrümmten Gurtungen). Die Brücke, die in etwa

31 m Höhe über niedrigstem Wasserstand die Isar überschreitet, besitzt 4 Öffnungen, deren beide mittleren je rd. 53, die beiden äußeren je rd. 27 m Stützweite aufweisen. Die Pfeiler bleiben erhalten, aber der eiserne Ueberbau muß, dem modernen Verkehr entsprechend, gegen einen stärkeren ausgetauscht werden. —

Hafenbauten in Havre. Ueber geplante umfangreiche Hafenbauten in Havre entnehmen wir den im „Reichsamt des Inneren“ zusammengestellten „Nachrichten für Handel und Industrie“ nach einem Bericht des kaiserlichen Konsuls in Havre vom 21. Febr. 1909 Folgendes:

Im „Journal Officiel“ vom 14. Febr. d. Js. ist ein Gesetz, betreffend die Vergrößerung der Hafenanlagen von Havre und die Regulierung der Seine-Mündung, veröffentlicht worden. Der Umstand, daß die Gesetzesvorlage im Gegensatz zu früheren derartigen gesetzgeberischen Werken in kürzester Zeit d. h. in etwas mehr als einem Jahre von Kammer und Senat erledigt worden ist, wird als günstige Vorbedingung dafür angesehen, daß auch die Ausführung der Arbeiten schneller als früher vor sich gehen wird.

Der Senator Audiffred hatte einen Zusatz hinter Artikel 1 des Gesetzes dahin beantragt, daß zur Ausführung dieser Arbeiten der Minister im Wege der Ausschreibung einen Wettbewerb von anerkannt leistungsfähigen Unternehmern des In- und Auslandes veranstalten sollte. Im Einzelnen bestimmte der Antrag, daß diese Unternehmer innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach öffentlicher Aufforderung vollständige Entwürfe der in betracht kommenden Arbeiten, deren Kosten keinesfalls 86600000 Frs. überschreiten dürften, vorlegen sollten; die Bauausführung soll dem Unternehmer zufallen, dessen Angebot hinsichtlich der Gesamtanordnung und der Kosten vom Minister gemäß dem Gutachten des „Conseil supérieur des ponts et chaussées“ als die vorteilhafteste erkannt würde.

Der Antragsteller führte zur Begründung aus, die staatlichen Ingenieure hätten bisher bei allen öffentlichen Arbeiten ins Einzelne gehende Entwürfe ausgearbeitet und deren Ausführung öffentlich vergeben. Es empfehle sich aber, daß zuständige private Unternehmer in der Verbindung veranlaßt würden, im Rahmen des allgemeinen Bauprogramms der Regierung ihrerseits Entwürfe auszuarbeiten.

Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich in der Sache mit dem Antrag Audiffred durchaus einverstanden erklärt. Auf seinen Hinweis aber, daß durch die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in das Gesetz dessen Inkrafttreten verzögert werden würde, hat Senator Audiffred seinen Antrag zurückgezogen.

Vielleicht empfiehlt es sich für deutsche Interessenten, schon jetzt auf die Arbeiten ihr Augenmerk zu richten und sich bei der Bewerbung nötigenfalls der Vermittlung eines Pariser Vertreters zu bedienen.

Wie verlautet, sind die technischen Studien des Planes vorangeschritten, sodaß die Ausschreibung der Arbeiten, voraussichtlich in mehreren Losen, in Kürze erwartet wird.

Je ein Exemplar des Gesetzes sowie der von den Kommissionen für öffentliche Arbeiten der Kammer und des Senates zu dem Gesetz erstatteten Bericht liegen im Bureau der „Nachrichten für Handel und Industrie“ Berlin NW. 6, Luisenstr. 33/34, Zimmer 241 zur Einsichtnahme aus und können deutschen Interessenten auf Antrag für kurze Zeit zugesandt werden. Die Anträge sind an das Reichsamt des Inneren, Berlin W 64, Wilhelmstr. 74 zu richten. —

Die Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure und ihre Anerkennung durch die Gerichte. In Nr. 23 der „Deutschen Bauzeitung“ vom 20. März 1909 ist eine für alle Privat-Architekten sehr wichtige Mitteilung über die Anerkennung der Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure enthalten. Hierzu erlaube ich mir, Ihnen noch folgendes Material zuzustellen, dessen Veröffentlichung im Interesse aller Fachgenossen liegen dürfte.

Das Reichsgericht hat unterm 8. Nov. 1901 Nr. III B 223/01 folgenden Beschluß gefaßt: „Im Falle der Voraussetzung des § 4 der Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige vom 30. Juni 1878 ist die Berechnung der Vergütung nach dem Zeitaufwand, und zwar nach den Sätzen in Nr. 25 der Gebührenordnung für Architekten und Ingenieure vom Jahre 1901 mit 20 M. für die erste und 5 M. für jede weitere Stunde zulässig.“

Unter Hinweis auf diese Reichsgerichts-Entscheidung ist es uns in vielen Fällen gelungen, bei unserer gutachtlichen Tätigkeit vor den Gerichten, bei welchen die Voraussetzung des erwähnten § 4 gegeben war, anstandslos die Anerkennung unserer Gebühren in vorgenannter Höhe zu erreichen. —

Knoch & Kallmeyer in Halle a. S.

Literatur.

Denkschrift zum 50jährigen Stiftungsfest des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg am 18. April 1909. Mit 55 Abbildungen. Hamburg 1909. Verlag von Boysen & Masch.

Unter den Veranstaltungen, die der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg aus Anlaß der Vollendung des ersten halben Jahrhunderts seines Bestehens beschloß, befindet sich auch eine Denkschrift, die anschließt an die im Jahre 1884 zur Feier des 25jährigen Bestehens herausgegebenen „Rückblicke“ und Rechenschaft ablegt über das rege Vereinsleben in dem Vierteljahrhundert von damals bis heute. Zur Herausgabe vereinigten sich die Hrn. J. Classen, J. Faulwasser, H. Himmelheber, F. Jungnickel und J. Mohr. Sie ist geschmückt mit 55 Abbildungen, einem ansprechenden Titelblatt von W. Schwarz und gekleidet in eine Einbanddecke nach dem Entwurf von G. Blohm. Sie gibt auf 7 Seiten zunächst eine kurze Darstellung des Vereinslebens der ersten 25 Jahre, dem die Vorsitzenden Franz Georg Stammann (1859—1871), Johannes Dalmann (1871—1876) und Martin Haller (1876—1884) das Gepräge gaben. Mit einer außerordentlichen Versammlung, die am 18. April 1884 im Bürgersaal stattfand, wurde der Abschluß der ersten 5 Lustren des Vereinslebens gefeiert. Martin Haller begrüßte damals mit einer Ansprache die festliche Versammlung, in der er ausführte, ein rastloses Streben nach vorwärts sei die Signatur der Zeit, Kunst und Technik drängten in der Richtung des Neuen. Dabei aber bestehe ein Gefühl pietätvoller Anhänglichkeit an das liebgewordene Alte. Während mit der einen Hand ganze Stadtviertel niedergerissen würden, sammle man mit der anderen die Trümmer, um sie vor ewigem Vergessen zu bewahren.

Das zweite Vierteljahrhundert des Vereinslebens leitete Franz Andreas Meyer als Vorsitzender (1885—1891) ein. Ihm folgte in der Leitung für die Jahre 1892—1895 Reinhold Hermann Kaemp, den für die Periode von 1896 bis 1903 C. J. C. Zimmermann ablöste, an dessen Stelle nach seinem satzungsgemäßen Ausscheiden J. F. Bubendey trat, dem es beschieden war, das goldene Jubiläum des Vereins zu leiten. Wenn der Verein sich im technischen Leben Deutschlands eine so ausgesprochene und charakteristische Stellung bewahrt hat, so ist das hauptsächlich dem Umstande zu verdanken, daß er an der Spitze stets Männern von ausgeprägten Charakter-Eigenschaften sah und daß diese Männer jeweils lange genug die Leitung hatten, um dem Vereinsleben ihrer Periode ihren Charakter aufzuprägen, aber doch andererseits auch wieder nicht so lange, daß zu befürchten gewesen wäre, daß im Wandel der Zeiten die Führung der Geschäfte in zu persönlicher und demnach einseitiger Art erfolgt wäre. Für die Verfassungen anderer Vereine könnte es von Bedeutung sein, festzustellen, daß Perioden von durchschnittlich 8 Jahren einem Vorsitzenden die Möglichkeit gewähren, innerlich mit den Geschicken des Vereins zu verwachsen und sich dann zurückzuziehen, wenn andere Verhältnisse andere Männer verlangen.

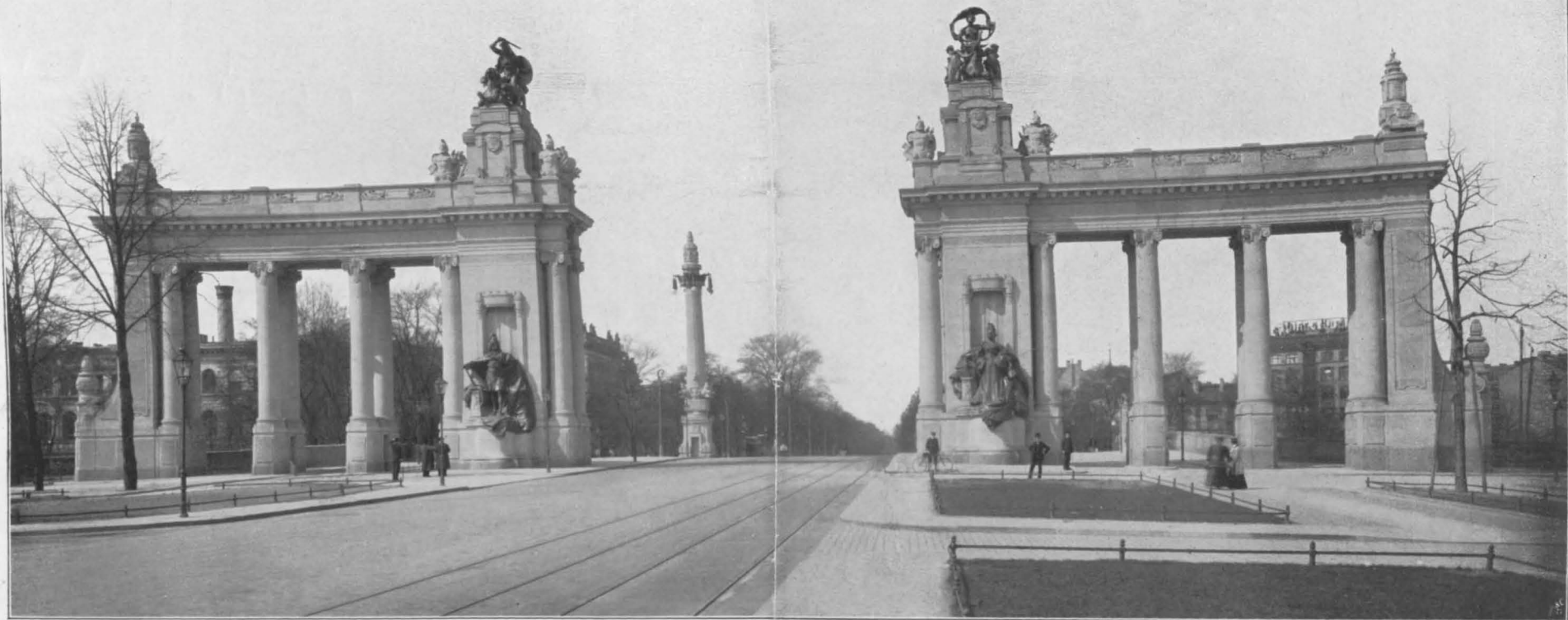
Ein pietätvoller Abschnitt der Denkschrift ist den im letzten Vierteljahrhundert Verstorbenen gewidmet, „die durch ihr regelmäßiges Erscheinen in den Versammlungen, durch ihre Beteiligung an den Verhandlungen, Vorträgen und Arbeiten des Vereins oder durch ihre geselligen Talente bei den Festlichkeiten sich ausgezeichnet haben“. So geht ein anerkennender Zug selbstlosen Altruismus, der das Leben unseres Hamburger Vereins überhaupt auszeichnet, auch durch die Denkschrift. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb um Verbesserung des Hafens von Bordeaux und seiner Zufahrten hat (nach der österr. Zeitschrift f. d. öffentl. Baudienst) die Handelskammer in Bordeaux ausgeschrieben. Zwei Preise von 10000 und 5000 Frs. Das Preisgericht setzt sich aus 5 Mitgliedern der Handelskammer, 2 Ingenieuren derselben und 2 außerhalb derselben stehenden Ingenieuren zusammen. Die Entwürfe werden Eigentum der Handelskammer und können ganz oder teilweise benutzt werden. Die Ausführung der Arbeiten wird nach Wahl der Handelskammer einem der Bewerber übertragen. Der Entwurf soll einen Noter Hafen in der Gironde vorsehen, der den größten Schiffstypen Zugang gewährt und 12 m Tiefe erhalten soll. Kleineren Schiffen bis 8,5 m Tiefgang soll der Zugang bis Bordeaux offen stehen, doch sollen die neuen Einrichtungen im Hafen von Bordeaux gleich für Schiffe von 10 m Tiefgang ausgebildet werden. Die jetzige Kailänge soll auf das Vierfache gebracht, die Zahl der Liegeplätze im Hafen ebenfalls erhöht werden. Angaben über die Frist usw. fehlen. —

Inhalt: Villa G. in Dresden-Neustadt. — Die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen. — Zur Schwammfrage. (Schluß.) — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Villa G. in Dresden-Neustadt. Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DER NEUBAU DER CHARLOTTENBURGER BRÜCKE.
 * KONSTRUKTIVER TEIL: STADTBAURAT A.
 BREDTSCHNEIDER IN CHARLOTTENBURG; AR-
 CHITEKTONISCHER TEIL: PROFESSOR BERN-
 HARD SCHAEDE IN CHARLOTTENBURG. * AN-
 SICHT DES BAUWERKES VOM TIERGARTEN. *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * * * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 37. * * * *



Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Ansicht des Brückenaufbaues von Charlottenburg her gegen den Tiergarten.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 37. BERLIN, DEN 8. MAI 1909.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Vorläufiges Programm

der XXXVIII. Abgeordneten-Versammlung in Darmstadt am 27. und 28. August 1909.

Donnerstag, den 26. August: Begrüßungsabend.
 Freitag, den 27. August: I. Verhandlungstag; gegen Abend Spaziergang in die nächste Umgebung.
 Gemeinschaftliches Essen (event. auf der Ludwigshöhe).
 Sonnabend, den 28. August: II. Verhandlungstag; nachmittags mit der Bahn nach Mainz, von da mit
 Schiff nach Biebrich, von da nach Wiesbaden. Abends im Kurhaus dort.
 Sonntag, den 29. August: Vormittags Besichtigungen: Landes-Museum, Technische Hochschule,
 neue Stadtteile, neuer Bahnhof. Nachmittags Ausflug in die Bergstraße:
 Auerbacher Schloß. Rückfahrt der auswärtigen Teilnehmer über Bens-
 heim oder Darmstadt.

Der Vorstand des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

R. Reverdy. Körte. Schmick. Kölle. Fr. Franzius.

* * *

Der vom Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Danzig 1908 eingesetzte Ausschuß zur Behandlung aller Fragen betreffend die Stellung der Architekten und Ingenieure will die schon früher begonnenen Vorarbeiten fortsetzen und erweitern, um dem Verbande zu den beabsichtigten bezw. notwendig werdenden Umgestaltungen in den einzelnen Teilen der Reichs-, Staats- und Kommunal-Verwaltungen eine klare und bestimmte Stellungnahme zu ermöglichen. Zu diesem Zweck hat daher der Danziger Ausschuß u. a. für Preußen einen Hilfs-Ausschuß mit dem Sitz Berlin gebildet, welcher sich mit der Frage beschäftigen soll:

Wie muß die Stellung der höheren beamteten Architekten und Ingenieure bei einer Umgestaltung in den einzelnen Teilen der preußischen Staats-Verwaltungen, sowie in den Verwaltungen des Reiches und der Kommunen im Interesse des Staatswohles gestaltet werden?

Es haben sich bereits erfreulicherweise eine größere Anzahl von Kollegen aus den verschiedenen Arbeitsgebieten zur Mitarbeit zur Verfügung gestellt. Der Danziger Ausschuß hat aber den Wunsch, bei dieser wichtigen Angelegenheit mit einem möglichst großen Kreis von Kollegen in direkte Fühlung zu kommen und ersucht deshalb alle diejenigen Kollegen, welche an dieser Frage mitzuarbeiten bereit sind, sei es durch Teilnahme an den Beratungen, sei es durch Einsendung von Material, sich baldmöglichst an einen der Unterzeichneten wenden zu wollen.

Der Danziger Ausschuß 1908 des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Im Auftrage:

Th. Koehn, Stadtbaurat a. D.,
 Berlin-Grünwald, Erdenerstr. 11.

Franz Franzius, Reg.-Baumeister a. D.,
 Berlin W. 30, Heilbronnerstr. 24.

Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Konstruktion: Stadtbrt. A. Bredtschneider in Charlottenburg; Architektur: Prof. Bernh. Schae de in Charlottenburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 245, 247, 248 und 249.)



Die lange und von den seltsamsten Wechselfällen nicht freie Geschichte der Charlottenburger Brücke, die sich mehrfach auch in diesen Blättern widerspiegelte, hat durch die im vergangenen April erfolgte Uebergabe der Brücke an den Verkehr ihren Abschluß gefunden und wir dürfen wohl angesichts des vollendeten

schönen Bauwerkes sagen: „Ende gut, alles gut“. Die alte Charlottenburger Brücke, die im Zuge der Charlottenburger Chaussee den Landwehrkanal überbrückte, war eine Klapp-Brücke von sehr enger Entwicklung, die dem stets wachsenden Verkehr zwischen Charlottenburg und Berlin nicht mehr gerecht werden konnte. Dazu kam, daß vor ihr, nach der Berliner Seite zu, zwei antikisierende Torhäuschen lagen, welche die Straßenbreite noch mehr einengten, als es die an sich schon nicht breite Brücke tat. Die alten Verhältnisse sind in den Lageplan Seite 247 eingepunktet. Ähnliche Verhältnisse wie bei dem Verkehr über die Brücke waren für den Wasserverkehr unter der Brücke her zu beklagen, sodaß der Entschluß eines Neubaus der Brücke immer unabwendbarer wurde. Ihm verdanken wir das jetzige Bauwerk, das eine erhebliche Verbesserung des Wasser- und des Straßenverkehrs bedeutet. Die alte Klapp-Brücke hatte eine lichte Durchfahrtsweite von nur etwa 7,5 m und lag recht ungünstig zum Stromstrich. Die neue Brücke hat eine normale Lichtweite von 26 m erhalten und eine Richtung, die etwa mit derjenigen der alten Uferlinie unterhalb der Brücke zusammenfällt. Die Höhenlage der massiv gewölbten neuen Brücke ist dabei so gesteigert, daß sie bei höchstem Hochwasser noch in 12 m Breite die auf den märkischen Wasserstraßen vorhandene Mindesthöhe von 3,20 m, im Scheitel eine solche von 4 m Höhe gewährt, sodaß sie auch von großen Kähnen dann noch passiert werden kann.

Die Breite der Brücke, die früher nur knapp 15 m auf den Klappen betrug, ist auf insgesamt 54 m zwischen den Geländern vergrößert worden, ein Maß, das fast der vollen Breite der Charlottenburger Chaussee entspricht. Davon entfallen 14,5 m Breite auf den mittleren Fahrdamm, auf welchem, ebenso wie auf den anschließenden Straßenzügen, die Gleise der Straßenbahn eine einseitige Lage erhalten haben, je 9,15 m auf breite Perrons, auf denen sich am Brücken-Ende die Aufbauten erheben, je 5,6 m auf 2 weitere Dämme, die als Nebenfahrdamm bzw. Reitweg ausgenutzt sind, und schließlich je 5 m auf die beiderseitigen Bürgersteige.

Die Konstruktion der Brücke ist in den Abbildungen S. 247 im Längs- und im Querschnitt dargestellt; sie bietet an sich nichts besonders Bemerkenswertes. Das Gewölbe ist in Ziegeln hergestellt und nach englischem Fugenschnitt schief gewölbt. Die Stärke im Scheitel beträgt einschließlich Isolierung und Abdeckung mit einer Ziegelflachsicht 0,9 m. Die Widerlager sind in Stampfbeton erstellt und ebenso wie die Brückenstirn in voller Höhe mit Sandstein verkleidet, die Fundamente wurden zwischen Spundwänden in Beton geschüttet. Die Brücke erforderte bedeutende Rampen-Anlagen; sie hat trotzdem im Hauptstraßenzuge beiderseits nur ein Längsgefälle von 1:60 erhalten.

Entspricht in dieser Form die konstruktive Anordnung in trefflichster Weise den örtlichen Bedingungen und den Anforderungen des Verkehrs, gab sie, indem sie sich in einfachster Weise den Bedingungen

der Lage fügte, das Beste, was sie geben konnte, so lagen die Verhältnisse hinsichtlich des architektonischen Aufbaues wesentlich anders und erheblich schwieriger insofern, als hier alle künstlerischen Möglichkeiten erörtert werden konnten und auch durch den Wettbewerb, der im Jahre 1900 ausgetragen wurde, sowie durch die ihm folgenden Bearbeitungen von den verschiedensten Seiten erörtert worden sind.

Fest stand vom Auftauchen des ersten Gedankens an den Neubau an, daß die bevorzugte Lage der Brücke als vornehmster Zugang nach Charlottenburg und als westliches Gegenstück zum Berliner Brandenburger-Tor, sowie als Teil des Städtebildes, dem der westliche Tiergarten und die Gebäudegruppe der Technischen Hochschule zu Charlottenburg angehören, dem Bauwerk Denkmal-Charakter aufprägen müsse, daß daher der Neubauer erheblich über die Grenzen eines künstlerisch bereicherten Nutzbaues hinauszugehen habe. Das Festhalten des Andenkens an die Gründer von Charlottenburg, an das erste preußische Königspaar, an Friedrich I. und Sophie Charlotte in geeigneter künstlerischer Form ergab sich dabei als ein beinahe selbstverständlicher Gedanke. Zeigten die Ergebnisse der bis dahin hervorgetretenen Bearbeitungen bereits das vielseitigste, oft in hohem Grade anziehende, oft schwulstig überladene und künstlerisch unmögliche Bild, so ist auch Bernhard Schae de, dem die Bearbeitung des architektonischen Aufbaues schließlich zufiel, keineswegs gleich mit einem reifen Gedanken hervorgetreten, sondern hat die verschiedensten Motive bearbeitet, ehe der zur Ausführung gekommene Entwurf sich entwickelt hatte. Bemerkenswert ist aber, daß bei den drei Vorentwürfen, die Schae de anfertigte, der Gedanke des oberhalb geschlossenen Torbaues, der beim Wettbewerb zu verschiedenen Lösungen in antikem und romanischem Sinne geführt hatte, nicht mehr auftritt. Es ist das sicher auf die Erwägung zurückzuführen, daß in der durchaus freien Umgebung ein oberhalb geschlossenes Tor, das entweder nur als Bestandteil einer städtischen Einfriedigung oder wie im kaiserlichen Rom als Teil einer in nächste Nähe herangerückten Baugruppe gedacht werden kann, eine künstlerische Berechtigung nicht habe.

Ein erster Versuch Schae de's, S. 248 dargestellt, nach unserer Ansicht wenig glücklich, wollte aus der Brücke und zwei ihr vorgelagerten freien Plätzen eine Art Forum machen und das schmückende Beiwerk auf zwei viertelkreisförmig geschwungene barocke Arkaden mit Torbau an der Südseite der Brücke beschränken. Freitreppen-Anlagen sollten zu einem vertieften Schmuckplatz, von dem aus eine Wasserkunst in den Kanal sich ergießend gedacht war, führen. Die Brücke selbst sollte mit Ausnahme der notwendigen, monumental gestalteten Lichtträger frei von Aufbauten bleiben.

Dieser Gesichtspunkt ist auch bei einem zweiten Vorentwurf eingehalten, der S. 249 dargestellt ist und die Anordnung einer flach geschwungenen barocken Arkadenstellung vor der Brücke, auf der Berliner Seite, zeigt. Auf der Charlottenburger Seite waren als Gegenstück hochragende Obelisk als Lichtträger angenommen. Reicher figürlicher Schmuck, jedoch vorwiegend dekorativer Art, war dem Bauwerk auch in diesem Entwurf zugedacht. Kolonnaden und Obelisk standen hier in einer nur losen Beziehung zur Brücke, die in dieser Auffassung weniger eine Art idealen Abschlusses des Stadtgebietes als einen gelegentlichen architektonischen Schmuck auf dem Wege vom Tiergarten nach Charlottenburg bedeutete. —

(Fortsetzung folgt.)

Die bisherigen Ergebnisse der Teerungen auf den Rheinischen Provinzialstraßen bis zum Frühjahr 1908.

Vortrag von Geh. Brt. Görz, gehalten im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Cassel.

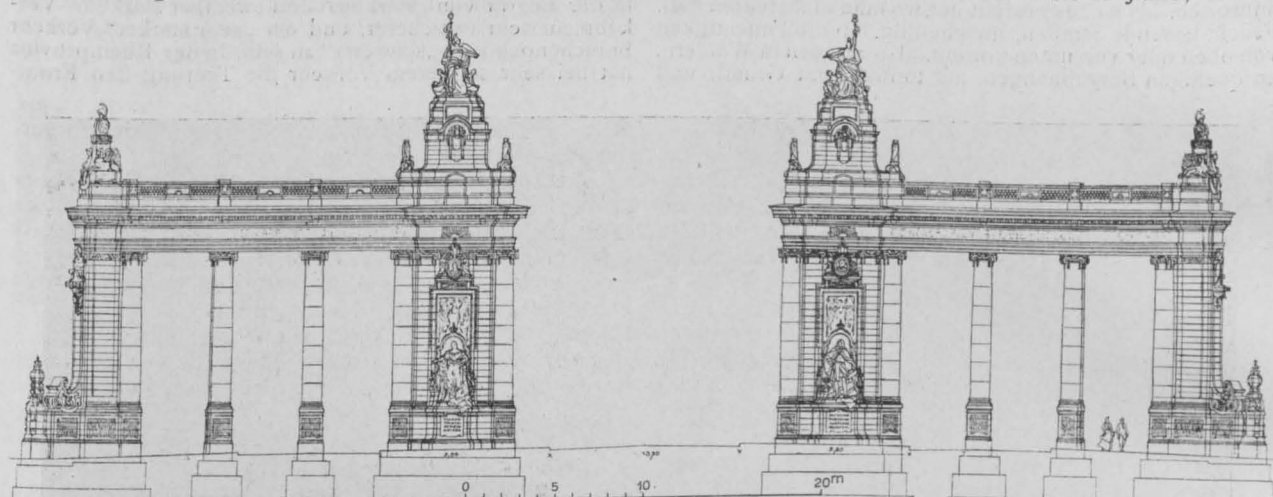
Die in den Jahren 1903 bis 1905 in der Rheinprovinz angestellten Teerversuche konnten nur als Vorversuche angesehen werden zu den endgültigen Versuchen, aus denen dann die Frage, welchen Nutzen ordnungs- und sachgemäß geteerte Kleinschlagdecken durch

Ersparnis an Unterhaltungskosten bieten — eigentlich der einzige für die straßenunterhaltungspflichtige Stelle bestimmende Punkt — ihre Beantwortung finden würde.

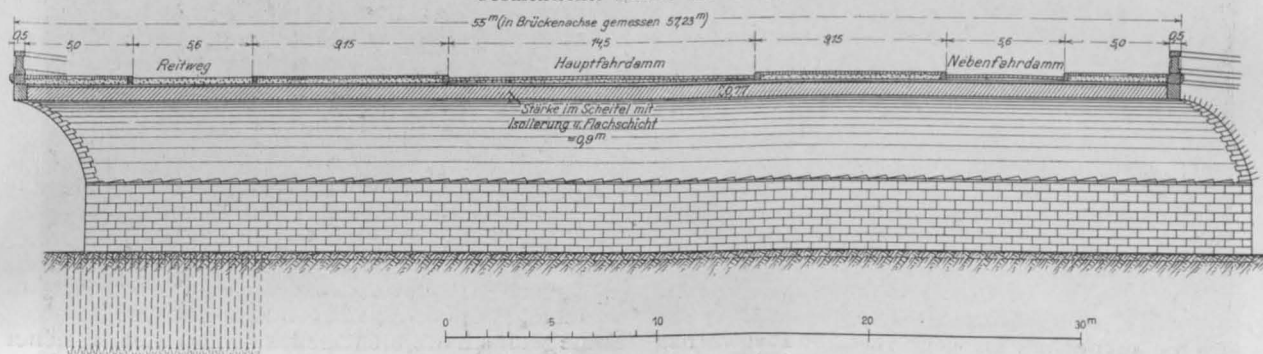
Käme es beim Teeren nur darauf an, die Staubplage zu bekämpfen, was die Hauptverfechter der Straßenteerungs-

frage schließlich wohl allein im Auge haben, so würden die Versuche der Rheinischen Provinzialverwaltung jetzt abgeschlossen werden können, denn sie haben bereits deutlich gezeigt, daß der Staub, der nicht anders woher auf die Decken gebracht wird, durch Teerungen der Straßen

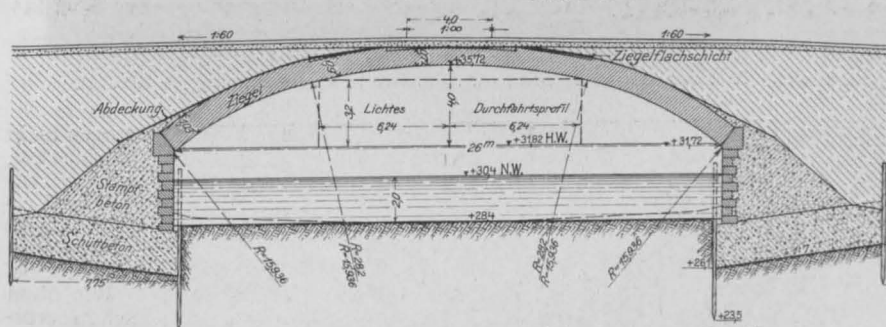
Teeren eben nur ihrem eigentlichen Zweck näher zu kommen hoffen, wenn sie den Straßenverwaltungen einen pekuniären Vorteil aus der Teerung versprechen. Nun ist in der Rheinischen Provinzial-Straßenverwaltung der Deckenturnus unter mittlerem Verkehr 8 bis 12 Jahre; es wird



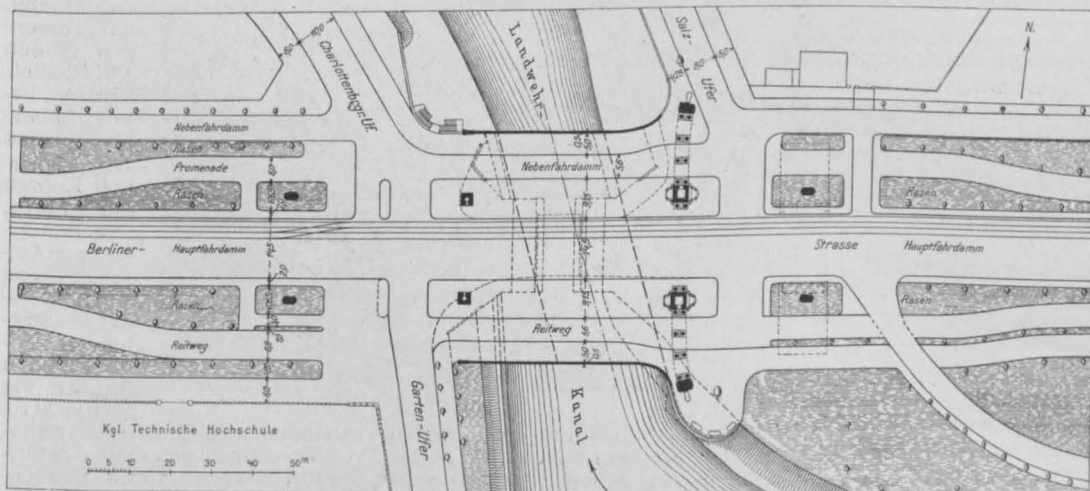
Geometrischer Aufriß der Aufbauten.



Schnitt durch den Scheitel.



Normaler Querschnitt parallel zur Stirn des Gewölbes.



Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Konstruktion Stadtbaurat A. Bredtschneider in Charlottenburg.

Architektur: Professor Bernh. Schaepe in Charlottenburg.

also die Frage, ob und wie viel länger geteerte Decken halten, als ungeteerte, zahlenmäßig erst nach etwa 6—10 Jahren auf Grund der bisherigen Versuche entschieden werden können.

Eine zweite Frage wird dann gleichzeitig zum Austrage kommen: Bringen die Kosten der Teerung sich durch Ersparnisse an Unterhaltungskosten wieder ein, bzw. wird noch ein Ueberschuß erzielt — oder ist das Teeren unwirtschaftlich? Die Versuchsstrecken in der Rhein - Provinz, die für die Entscheidung dieser Fragen noch beobachtet werden, sollen zu gegebener Zeit einen Vergleich gestatten zwischen

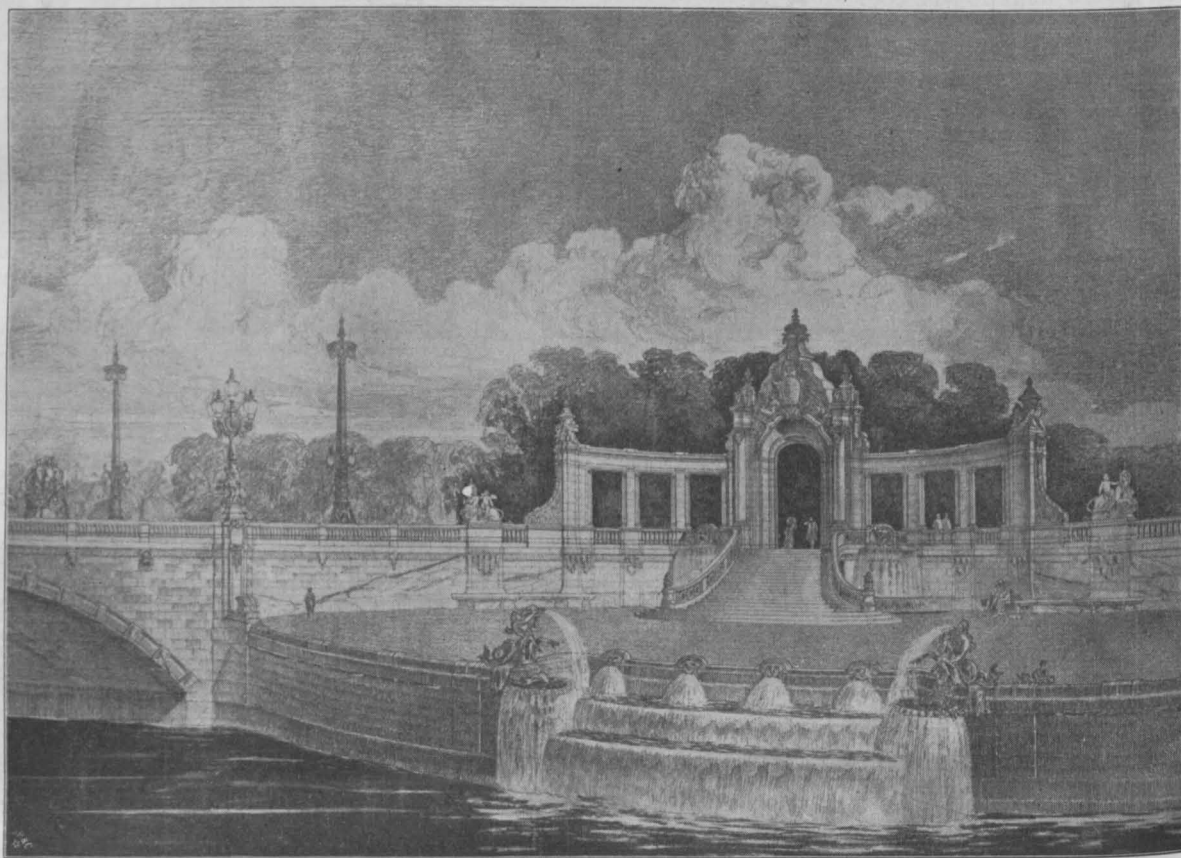
gebannt werden kann. Aber die Beseitigung des Staubes allein genügt noch nicht, um Verwaltungen, die viele tausend Kilometer Chausseen zu unterhalten haben, zu kolossalen pekuniären Opfern zu veranlassen und es läßt sich wohl annehmen, daß auch die Förderer der Teerung für das

gar nicht und einmal oder gar nicht, einmal und zweimal geteerten sonst einheitlich hergestellten Decken. Im Frühjahr 1908 erstreckten sich die Beobachtungen der Teerungen auf 26 Decken von zusammen rd. 21 km Länge. Für 1908 sind neue Teerungen in rd. 15 km Ausdehnung vorgenommen.

Die als abgeschlossen anzusehenden Vorversuche sollten in erster Linie die Antwort darauf geben: Wo, wie, wann und womit teert man zweckmäßig?

I. Die erste Frage: „Wo teert man zweckmäßig?“ kann die Rheinische Provinzial-Straßenverwaltung insofern beantworten, als sie festgestellt hat, wo man nicht teeren darf. Feucht liegende Straßen, gleichgültig, ob die Feuchtigkeit von oben oder von unten kommt, also Straßen in Wäldern, an quelligen Bergabhängen, auf tonhaltigem Grunde und

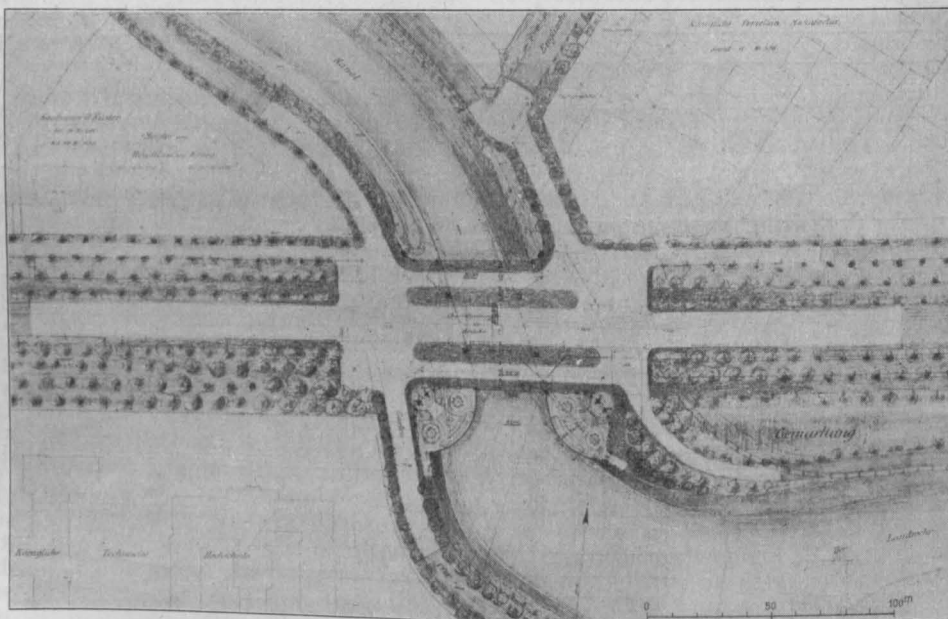
schrift der französischen Studienkommission zur Unterdrückung des Staubes und zur Erhaltung der Landstraßen nicht übereinstimmt. Es heißt darin: „Die bedeutend schwächere Abnutzung der Teerdecke ist die gleiche bei sehr starkem und bei weniger starkem Verkehr“. Nun ist ja der Begriff von „starkem“ und „weniger starkem“ Verkehr ein sehr unsicherer, und ein „sehr starker“ Verkehr braucht noch kein „schwerer“ zu sein. In der Rheinprovinz hat bei sehr schwerem Verkehr die Teerung den Erwar-



Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Architekt: Professor Bernhard Schaede in Charlottenburg. I. Entwurf.

in Ortschaften eignen sich nicht zu der Teerung. Magdashaufige Frieren und das Wiederauftauen während des rheinischen Winters einen Teil der Schuld an der schnellen Zerstörung des Teeres auf solchen feuchten Straßen tragen, die genauen Beobachtungen haben den wesentlichsten Anteil der Zerstörung doch in dem Umstande erkannt,

daß der Teer die Reibung zwischen den Steinen nicht verträgt. Eine feuchte Straße erleidet unter dem Verkehr stets innere Bewegungen, die den Teer zerreiben und schließlich in Schlamm verwandeln. Diese Eigenschaft des Teeres, die übrigens auch dem Asphalt anhaftet, wie man sich bei den mit Schienengleisen versehenen Asphaltstraßen überzeugen kann, macht den Teer auch für Straßen mit sehr schwerem Verkehr nach den diesseitigen Erfahrungen unbrauchbar, was vielleicht mit den Ergebnissen der neuesten Denk-

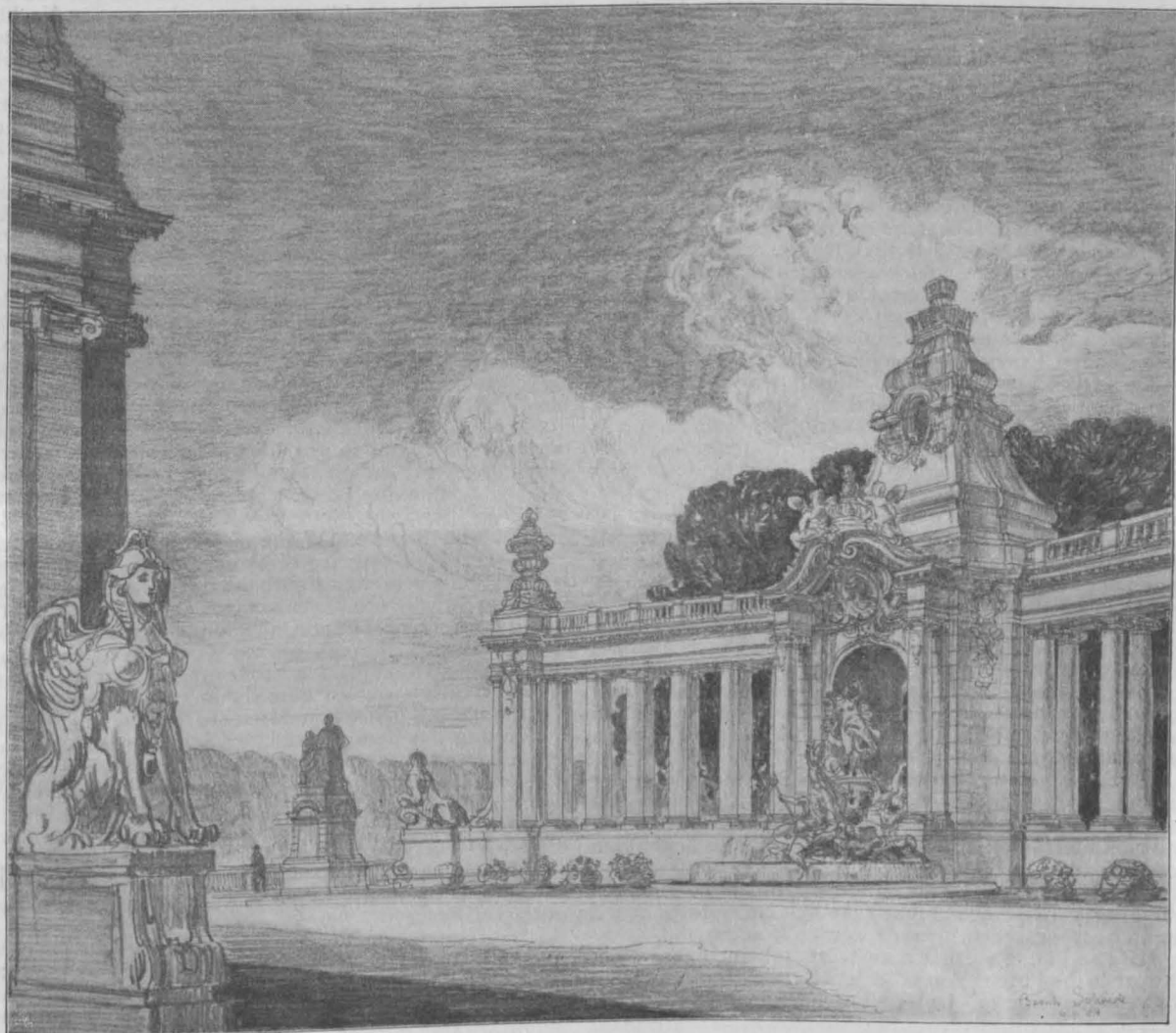
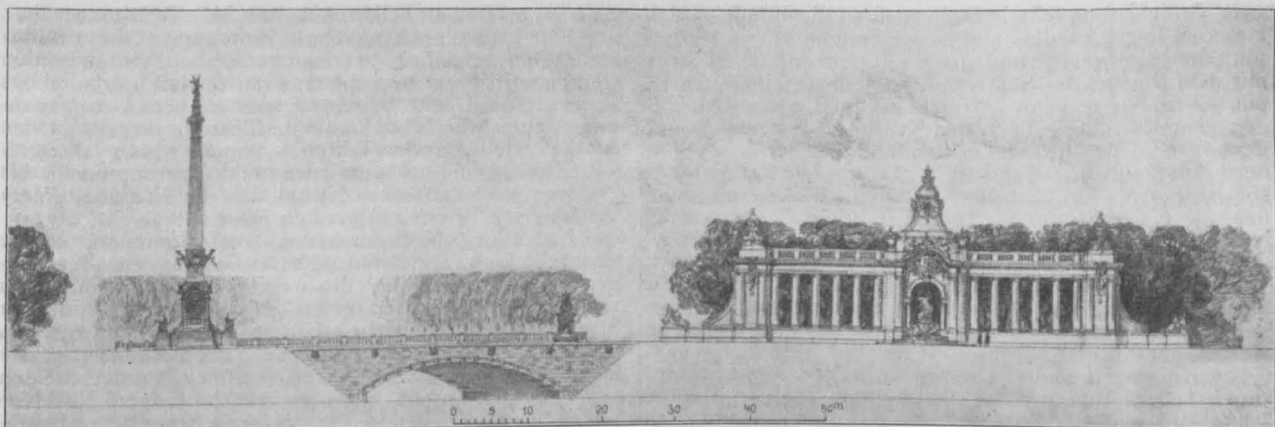


tungen nicht entsprochen, sehr starker leichter Verkehrschaadet ihr wenig oder nichts.

Wie oben schon erörtert, hat es sich gezeigt, daß Teerungen in den Ortschaften keinen Erfolg haben. Das häufige Anfeuchten und Kehren der Straßen, ihre Benutzung zum Aufsetzen von Baumaterialien, das Spielen der Kinder auf den Straßen, wie auch nicht zu-

letzt die mit der Teerung verbundenen Störungen der Anwohner haben dazu geführt, von Teerungen innerhalb der Ortschaften ganz abzusehen. Die Rheinische Provinzial-Straßen-Verwaltung beschränkt sich daher mit ihren Teerversuchen nunmehr auf Kleinschlagdecken mit gut entwässertem Unterbau in möglichst freier sonniger Lage mit nicht zu schwerem Verkehr. —

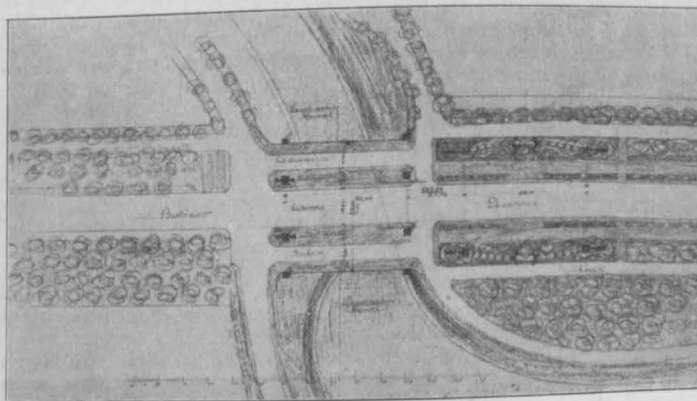
II. Wie teert man die Straße? Die Rheinische Provinzial-Verwaltung hat sich an die bekannt gewordenen Teer-



Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Arch.: Professor Bernhard Schaeede in Charlottenburg. II. Entwurf.

ungsarten auswärtiger Straßen - Verwaltungen angeschlossen und aus ihren Versuchen den Schluß gezogen, daß sich nur warme und ganz trockene Straßen zur Teerung eignen. Unmittelbar vor der Teerung bei schönem Wetter wird die trockene Straße sauber gekehrt, aber keinesfalls scharf ausgekratzt. Das scharfe Auskratzen nimmt den Steinen den Halt, es tritt eine unerwünschte Bewegung in der Decke ein. Der möglichst erhitze Teer wurde darauf anfangs aus Gieß-



als Teppich liegen, so wird er schwerlich den nächsten Winter überdauern, da die wechselnde Witterung ihn un-

kannen auf der Decke ausgebreitet und gleichmäßig durch Piasava-Besen verteilt. Es genügt für 1 qm eine Teermenge von 1,5 kg. Beim zweiten Teeren derselben Strecke reicht schon 1—1,2 kg aus. Nur heißer Teer dringt sofort in die Decke ein und er tut es um so gründlicher, je wärmer die Decke selbst ist. Bleibt der Teer auf der Decke gewissermaßen

term Verkehr zersprengt. Es liegt dann die Straße voller kleiner Teerstücke, die beim Abschlammen oder auch bei starkem Regen verschwinden. Die Abdeckung des Teeres mit dem abgekehrten Staub und, wo der Staub nicht reicht, mit feinem Sande kann sehr bald erfolgen, an heißen Tagen schon 1 Stunde nach der Teerung. Es kommt nur darauf an, daß der Teer nicht mehr schmierig ist, sondern den Staub oder Sand trägt. Dann kann der Verkehr sofort über die Straße geleitet werden. Ist es nicht möglich, die ganze Straße für einige Stunden zu sperren, so teert man diese ohne Schaden in 2 Hälften.

Der bekannte Uebelstand, daß der Teer im einfachen Kessel schon bei 50° C. aufflammt, läßt seine weitere Erhitzung, die durchaus wünschenswert ist, nur mit Hilfe besonderer Apparate zu. Diese Apparate zerfallen zurzeit im wesentlichen in 3 Klassen.

1. Erfinder: Ingenieur Lassailly in Paris. Der Teer wird durch Dampfschlangen in einem transportablen Dampfkessel auf 100° C. erhitzt und durch Dampf in einen zweiten gleichfalls fahrbaren Kessel übergedrückt, der mit einem wagrecht dicht über der Straße liegenden Rohr verbunden ist, das durch zahlreiche kleine Löcher den Teer auf die Straße fließen läßt. Unmittelbar neben dem Rohr befinden sich fest eingestellte scharfe Besen, die den heißen Teer in die Straße einbürsten. Der erstgenannte fahrbare Dampfkessel wird immer für 1 km Straßenteerung festgestellt, während der zweite Kessel den Teer von hier an Ort und Stelle bringt und auslaufen läßt. Diese Apparate werden von den Westrumit-Werken in Dresden benutzt und sind im Jahre 1907 in den Bauämtern Coblenz und Bonn auf der Provinzialstraße Cöln—Mainz zur Anwendung gelangt.

2. Einen anderen Apparat hat der Fabrikbesitzer und Ingenieur G. Breining in Bonn konstruiert und in Betrieb gesetzt. In diesem wird gleichfalls durch Dampfschlangen der Teer unter ständigem maschinellen Rühren erhitzt und unmittelbar in die im übrigen der Einrichtung des Lassailly'schen Apparates gleichenden Röhren gepreßt. Die einbürstenden Besen entsprechen gleichfalls denjenigen des Lassailly'schen Apparates. Breining bringt den Teer im auf 100° C. erhitzten Zustand auf die Decke.

3. Ein dritter Apparat wird von Adolph Stephan Nachfolger zu Charley in Oberschlesien eingeführt, der sich vom Breining'schen Apparat dadurch unterscheidet, daß er den heißen Teer nicht durch ein durchlöchertes Rohr auslaufen läßt, sondern ihn mittels einer Druckpumpe mit etwa 6 Atm. Ueberdruck auf die Straße spritzt. Im übrigen unterscheidet sich der Apparat nicht wesentlich von demjenigen der Firma G. Breining. Keiner dieser drei Apparate ist in Deutschland patentiert.

Alle Teerungen der Rheinischen Provinzialverwaltung für 1908, die nicht mit eigenen Apparaten — das Bauamt Cochem verfügt über einen eigenen Stephan'schen Apparat — bzw. die nicht wegen genügenden Umfangs und großer Transportweiten vorläufig doch besser von Hand ausgeführt werden, sind an die Firma G. Breining in Bonn kontraktlich übertragen.

Ob das Verfahren der Firma Adolf Stephan Nachfolger tatsächlich von nennenswertem Einfluß auf das Eindringen des Teeres in die Steindecke ist, hat endgültig noch nicht festgestellt werden können. Alle drei Apparate bieten den großen Vorteil, daß erstens der Teer heiß oder doch wärmer als beim Handbetrieb auf die Straße kommt, und daß wegen ihrer großen Leistungsfähigkeit die heißen und trockenen Sommertage besser ausgenutzt werden können. —

III. Die Frage, womit man teert, scheint kaum einer Antwort zu bedürfen. Aber die gelieferten Teersorten sind sehr verschiedenartig. Unter allen Teerlieferungen für die Rheinische Provinzialverwaltung sind kaum zwei von ganz gleicher Beschaffenheit gewesen. Vom ganz dünnflüssigen, ölartigen Teer bis zum zähen, nur schwer fließenden kamen alle Arten vor. Der dünnflüssige Teer verdient nach den diesseitigen Erfahrungen den Vorzug. Kommt er zu dick an, um genügend flüssig zu sein, dann muß er heiß mit Teeröl verdünnt werden. Ein Versuch, den Teer mit Wasser zu verdünnen, schien anfangs guten Erfolg zu haben, aber die Teerdecke versagte sehr bald, was nach den übrigen Verhältnissen nur dieser Mischung zugeschrieben werden konnte. —

IV. Wann soll man teeren? Wenn die Straßen recht warm sind, also in den heißen Monaten Juni, Juli und August, und im August auch nur solange, als die Nächte noch warm sind, dann soll man teeren. Die Straße muß warm sein, wenn die Teerung frühmorgens beginnt und darf in der Nacht nicht so stark abkühlen, daß der Teer in die Decke nicht einzieht. In schattigen Lagen muß man daher im Juli, in freien sonnigen Lagen kann man auch im Juni und August teeren.

Ganz einwandfrei haben unsere Versuche ferner ergeben, daß man am vorteilhaftesten eine neue Decke teert,

die 6 bis 8 Wochen befahren worden ist. Teert man früher, so ist die Decke noch zu sehr in Bewegung und es tritt das vorher als schädlich bezeichnete Reiben zwischen den Steinen ein. Teert man später, so wird das Eindringen des Teeres in die Decke behindert, weil sie schon zu fest zusammengefahren ist. Die zweite Teerung ist teils in den auf die erste folgenden Jahren, teils nach 2 bis 3 Jahren erfolgt. Es scheint, als bringe die zweite Teerung nach 2 bis 3 Jahren einen größeren Nutzen, als die Teerung in dem auf die erste Teerung folgenden Jahre. —

Unter Ausschluß der aus diesem oder jenem Grunde verunglückten, zerstörten oder an Gemeinden abgetretenen Teerstrecken geben die in diesem Frühjahr einheitlich revidierten Teerstraßen im ganzen ein günstiges Bild. Der Teer ist selbst in den vor 4 Jahren geteerten Strecken zum Teil deutlich zu erkennen und häufig noch in 2 bis 3 cm Tiefe anzutreffen. Die einmal geteerten Strecken unterscheiden sich von den nicht geteerten gleichalterigen Nachbarstrecken vorteilhaft durch: 1. wesentlich geringere Staub- und Schlammabfuhr; 2. schnelleres Abtrocknen; Schnee bleibt auf einer Teerdecke nur kurze Zeit liegen und bald hebt sich das dunkle Teerstück von der weißen Nachbarstrecke ab; 3. eine glattere Oberfläche der Decke, die häufig an eine Asphaltdecke erinnert. Das Bindematerial liegt fest in der Decke; 4. das anfangs völlig fehlende Wickeln, das selbst im dritten Jahre nur in geringem Umfang zutage tritt; 5. die in gleicher Weise wie zu 4 fehlende Rollsteinbildung; 6. wesentlich verminderte Inanspruchnahme des Wärterpersonals hinsichtlich der Unterhaltung.

Die ausgeführten zweiten Teerungen weisen alle unter 1—6 genannten Vorteile noch in erheblich höherem Maße auf. Diese zweimal geteerten Strecken kommen Asphaltstraßen in ihrem ganzen Verhalten sehr nahe und werden vom Publikum außerordentlich geschätzt.

Wenn infolge des Abbindens der obersten Deckschicht durch die Teerung eigentlich nur der bei dem Verschleiß der Straße entstehende Staub gebannt wird, so beweisen die hier zusammengestellten Vorteile der Teerung, daß diese in nicht zu unterschätzendem Maße auch den Kot bekämpft, indem die ebene und glatte sowie leicht abtrocknende Straßenoberfläche dahin wirkt, daß Kot bei Regenwetter in die Seitengräben gespült und bei trockener Witterung durch den Wind auf die anstoßenden Felder verweht wird.

Die Kosten des Teerens haben bisher durchschnittlich 13,5 Pf./qm betragen. Jetzt kostet die Teerung einschließlich des Abkehrens und Wiederaufbringens des Sandes und Staubes 13 Pf./qm, wovon 7 Pf./qm auf die Arbeitsleistung entfallen. Bei 5 m breiter Fahrbahn kostet somit 1 km fertig geteeter Strecke 650 M. Die zweite Teerung kann gewöhnlich in geringerer Breite und mit weniger Teer ausgeführt werden, sodaß sie nicht mehr als 500 M./km in Anspruch nimmt.

Aus den vorstehenden Erörterungen läßt sich das vorläufige Gesamtergebnis kurz dahin zusammenfassen: Die Teerungen bringen schon durch die Beseitigung bzw. Verminderung des Staubes und des Schlammes den Straßen einen gewissen Nutzen, der die durch sie entstandenen Kosten auf Straßen mit lebhaftem, nicht zu schwerem Verkehr teilweise wieder einbringt. Möglicherweise wird sich noch ein weiterer Nutzen durch die längere Dauer der geteerten Decken gegenüber den ungeteerten ergeben; bestimmte Zahlen dafür anzugeben, wäre aber bei den meistens verhältnismäßig lange vorhaltenden Decken zurzeit noch verfrüht.

Von ganz besonderer Bedeutung können die Teerungen in dem Kampf gegen Beschädigungen der Straßendecken durch die zahllosen in der Rheinprovinz verkehrenden Automobile werden. Diese wirken bekanntlich dadurch nachteilig auf die Straßenoberfläche, daß sie zunächst den Staub und das Bindematerial, dann aber auch kleinere Steine aus der Decke herausaugen. Schließlich entstehen in den Decken runde oder ovale Löcher, die allmählich zur vollständigen Zerstörung der Decken führen können. Dieser Einfluß der Automobile ist vornehmlich bei sehr starkem und dabei schwerem Verkehr, sehr schneller Fahrt und ganz besonders bei Automobil-Omnibussen beobachtet worden. Da lag es nahe, den Versuch anzustellen, ob es möglich sei, durch Teerungen der Decken und damit durch Befestigen des Bindematerials und des Sandes zwischen dem Kleinschlag dem Ausaugen zu steuern. Die hierbei bisher gewonnenen Erfahrungen in den verschiedenen Bauämtern gehen darauf hinaus, daß die gewöhnlichen Personen-Automobile den Teerdecken nichts schaden, daß aber die Automobil-Omnibusse auch die Teerdecken aufreißen, wenn auch nicht so schnell, wie die ungeteerten Straßen. Das zeigen ganz besonders die Straßen von Neuenahr bis Walporzheim und von Cleve bis zum Rhein gegenüber Emmerich.

Gelegentlich der Prinz-Heinrich-Fahrt wurden bekanntlich durchschnittlich 130 Automobile in kurzen Abständen durch die ganze Rheinprovinz. Die Besichtigung der befahrenen

Straßen hinter den letzten Automobilen ergab, daß trotz der stellenweise sehr erheblichen Geschwindigkeit die herbeigeführten Schäden sich meistens auf das Aussaugen des Bindematerials beschränken. Ausgeschlossen von diesem im allgemeinen günstigen Ergebnis ist nur die Straße zwischen Bacharach und Rheinböllen, die als Rennstrecke für Bergfahrt auserwählt war. Diese Straße hat besonders in den Kurven sehr bedeutende Beschädigungen erlitten.

Wenn die Automobile auf ihren gewöhnlichen Fahrten, und als eine solche kann die Prinz-Heinrich-Fahrt mit Anschluß der Rennstrecke Bacharach—Rheinböllen wohl angesehen werden, nur das Bindematerial aussaugen, so können

Vereine.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. vom 25. Jan. 1909. Vors. Hr. Geh. Bt. Bürckner. Vor einer zahlreichen Vers. der Vereinsmitglieder und ihrer Damen sprach Hr. Baugew.-Schuldr. Kempf aus Passau über „Niederbayerische Klosterkirchen, ein Beitrag zur Geschichte des XVIII. Jahrhunderts“.

Der Vortragende behandelte, gestützt auf alte Quellen, die Klosterkirchen: Niederalteich, Oberalteich, Osterhofen, Vormbach, Aldersbach, St. Salvator und Fürstenzell, indem er bei Besprechung der Entstehungsgeschichte dieser hervorragenden Architekturschöpfungen gleichzeitig auch auf die Geschichte der zugehörigen Klöster einging. Die Gründung der Klöster Niederalteich, Oberalteich, Osterhofen und Vormbach geht bis ins 8. Jahrhundert zurück. Von ihren Kirchen ist aus dieser Zeit uns nur noch wenig erhalten geblieben, einerseits infolge gänzlicher Zerstörung durch die Hunnen bzw. Ungarn, anderseits durch die vielfachen Umbauten, die schon im Mittelalter, besonders durchgreifend aber zur Zeit der Renaissance und Barockzeit erfuhren. Die übrigen Klöster mit ihren Kirchen sind im Mittelalter gegründet, haben aber gleichfalls in der Renaissance- und Barockzeit eine gründliche Umgestaltung erfahren. Es kam dann im Jahre 1803 das für alle Klöster gleiche Schicksal, die Säkularisation, und mit ihr eine Zeit der Vernachlässigung und des Verfalles. Wie die Klosterkirchen aus dieser Zeit, die viele Werte der Baukunst vernichtet hat, hervorgegangen sind, zeigten die vortrefflichen Lichtbilder vielfach eigener Aufnahme des Vortragenden. —

Versammlung vom 1. Februar 1909. An diesem Abend sprach Hr. Prof. Dr. Eberstadt, Dozent an der Berliner Universität, über „Neuzeitliche Anforderungen an Bebauungsplan und Bauordnung“. Der Redner verwies zunächst auf die Bodenparzellierung und die Bauformen in England. Die englischen Wohnverhältnisse sind, wie häufig, z. T. bis zur Uebersättigung, geschildert worden. Aber diese Schilderungen beziehen sich nur auf die äußere Erscheinung des Wohnungswesens; es gilt demgegenüber, die inneren Ursachen zu betrachten, die für die Entwicklung der Wohnverhältnisse bestimmend sind. Der Ausgangspunkt ist für beide Völker, Deutschland und England, in der Gegenwart der gleiche gewesen; wenn trotzdem die tatsächliche Gestaltung eine völlig verschiedene geworden ist, so liegt dies daran, daß auf den grundlegenden Gebieten des Bebauungsplanes, der Bauordnung und des Realkredites England Einrichtungen geschaffen hat, die denen Deutschlands vollständig entgegengesetzt sind. Für die neuzeitliche Stadtanlage sind als wesentliche Grundzüge im Gegensatz zu dem älteren Städtebau zu bezeichnen: 1. Entscheidende Bedeutung der Außenbezirke; 2. Notwendigkeit der Schaffung reiner Wohn-Stadtteile; 3. überwiegende Bedeutung der Kleinwohnung. Nach der Einkommenstatistik für Preußen von 1907 verlangen nicht weniger als 92,2% sämtlicher städtischen Einwohner Kleinwohnungen oder kleine Mittelwohnungen in Preislagen von 150—300 M. und 400—500 M. Eberstadt behandelt demgemäß besonders ausführlich die Anlage von Wohnstraßen, für die verschiedene, z. T. sehr reizvolle Lösungen vorgeführt wurden. Im Anschluß hieran wurden die verschiedenen Hausformen von der Mietskaserne bis zum Einfamilienhaus besprochen. Die Ursache für die heutigen Zustände erblickt Eberstadt in den entscheidenden Verwaltungen-Einrichtungen auf dem Gebiete des Städtebaues. Er verwirft die Jagd nach fremden Vorbildern. Unsere Aufgabe gehe vielmehr dahin, die Einrichtungen des Bauwesens und des Realkredites, die in den 70er Jahren geschaffen wurden, den Anforderungen der Gegenwart gemäß zu reformieren. —

Im **Dresdener Architekten-Verein** hielt am 23. März Hr. Ing. R. v. Brockdorff einen Vortrag über „Elektrische Raumbeheizung“. Die Vorzüge dieser Heizung, die weder Lagerung von Brennmaterial erfordert, noch Verbrennungsprodukte entwickelt, kommen besonders da zur Geltung, wo billiger Strom zur Verfügung steht, also bei Anschluß an große Wasserkrafts und bei industriellen Anlagen. Bequemlichkeit und sofortige Betriebsbereitschaft empfehlen elektrische Öfen aber auch dort, wo vorhan-

te diesem Uebelstand wohl durch Teeren der von Automobilen besonders bevorzugten Straßen begegnet werden.

Aus diesem Grunde wird geplant, schon von diesem Jahre ab die Teerungen der Rheinischen Provinzial-Verwaltung in der Hauptsache auf die bekannten Automobil-Straßen am Rhein, an der Ahr, an der Mosel, auf die Verbindungswege der Großstädte untereinander, und auf sonstige, aus örtlichen Gründen stark von Automobilen benutzten Provinzial-Straßen zu beschränken. Allerdings kann das nur allmählich geschehen, weil Teerungen nur auf neuen Decken Erfolg versprechen, bei älteren Decken also der Zeitpunkt der notwendigen Neudeckung abgewartet werden muß. —

dene Zentralheizungen bei strenger Winterkälte nicht ausreichen. Die kleinen eleganten Öfen können bequem von Raum zu Raum getragen werden. Zu ihrem Anschluß genügt eine Leitung von 1 qmm Querschnitt, sodaß die Installationskosten sehr niedrig sind.

Die Brockdorff'schen Öfen arbeiten mit großen wärmeabgebenden Oberflächen und geringer Temperatur der Heizelemente und können in Verbindung mit der Außenluft auch als Ventilator wirken.

Das hauptsächlichste Konstruktions-Element der Öfen sind Metallschläuche aus profilierten schraubenförmigen Metallbändern, die derart senkrecht stehend in Rahmen angeordnet sind, daß beim Einschalten des Stromes lebhafter Luftzirkulation eintritt. Durch Demonstration an einem kleinen Ofen wurde der Beweis geliefert, daß der 350 cm große Sitzungssaal des Architekten-Vereins in kurzer Zeit durchheizt werden kann. Redner führte noch die nach gleichem Patent hergestellten Heißwasser-Öfen vor, welche sich für große Bau- und industrielle Anlagen eine weite Zukunft sichern werden und erntete reichen Beifall. — B.

Am 4. April 1909 besichtigte der Verein unter Führung seines Mitgliedes Schümichen das unter dessen Leitung neu erbaute Warenhaus der Firma „Robert Bernhardt“ an Annen- und Zwingstraße in Dresden. Der stattliche Bau, welcher mit der zurückspringenden Ecke Postplatz-Annenstraße schon auf die später eintretenden baulichen Zustände des Postplatzes (nach Herstellung der dortigen Bauflucht) weitschauend Rücksicht nimmt, und so einen sehr schmalen, handtuchartigen Frontstreifen am Postplatz glücklich vermeidet, stellt sich auch im Inneren als ein vorzügliches Beispiel neuzeitlicher Kunstübung und Technik dar.

Erbauer erläuterte vor allem die besonderen Schwierigkeiten der Gebäudegründung, welches zum großen Teil auf durchaus verschlammtem Gelände, auf dem alten, 14 m tief mit Schutt aufgefüllten Wallgraben zu stehen kam. Es wurden hier nach dem in Amerika zuerst angewandten Verfahren umfängliche Sandschüttungen zur Verteilung der Auflagerdrucke der auf Eisenbetonplatten gegründeten Tragpfeiler gewählt und es haben sich trotz der stellenweise sehr bedeutenden Lasten bis jetzt noch keinerlei Risse durch ungleichmäßige Setzungen gezeigt.

Durch feuersicheren Abschluß der Schaufenster nach innen, durch selbsttätige Feuermelder, Signaleinrichtungen ist größtmögliche Feuersicherheit angestrebt. Die eigentlichen Verkaufsräume befinden sich im Erd-, I. und II. Obergeschoß, welche durch den galerieumlaufenden Lichthof mit der als Brennpunkt der Anlage sehr vornehm ausgestalteten brunnengeschmückten Haupttreppe mit einander in Verbindung stehen. Drei weitere Treppen und 3 Personenaufzüge dienen raschester Verkehrsvermittlung. Im III. und IV. Obergeschoß sind Bureau, Musterzimmer, Schneiderei und Lagerräume untergebracht.

Nach Besichtigung der umfangreichen Heizungs- und Lichtanlage im Untergeschoß vereinte man sich in der Personal-Kantine, wo der Erbauer einen trefflichen Imbiß darbot und die Damen mit sinniger Osterspende erfreute.

Des Dankes aller Teilnehmer dürfen Hr. Schümichen und die Firma Robert Bernhardt versichert sein. — B.

Vermischtes.

Auszeichnung. Der Ober- und Geheime Baurat Dr.-Ing. Jos. Stübgen in Grunewald wurde zum Ehrenmitglied des 1907 gegründeten „Architectural Institute of Canada“ ernannt. —

Zur Erhaltung des Schönhofes in Görlitz wird in Görlitzer Tageszeitungen eine erfreuliche Nachricht wiedergegeben. Wie wir S. 171 berichteten, war die Erhaltung des Schönhofes schließlich von der Bewilligung der Summe von 7500 M. als Rest eines Betrages von 45000 M. abhängig, den die Stadt Görlitz als Beitrag zu dem Kaufpreis des Schönhofes von 150000 M. von dritter Seite erwartete. Das kgl. preuß. Ministerium für geistl. usw. Angelegenheiten hat nunmehr diese Summe bewilligt und damit in dankenswerter Weise zur Erhaltung eines der charakteristischsten Werke der schlesischen Renaissance beigetragen. —

Industriebetrieb der Baukunst. Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung Boswau & Knauer in Berlin teilt mit, daß nach dem Ableben des Hrn. Herm. Knauer die bisher vereinigten Abteilungen für Architektur und Bauausführung, die schon früher getrennte Verwaltungen hatten, nunmehr auch äußerlich getrennt wurden. Das Architektur-Atelier ist mit allen seinen Beamten und Einrichtungen in das Atelier des Hrn. kais. Brt. Ahrens in Berlin übergegangen. Hoffentlich bedeutet dieser Uebergang die Einlenkung der Ausübung der Baukunst wieder in die natürlicheren Bahnen baukünstlerischen Schaffens. —

Führung des Ingenieurtitels in Oesterreich. Im Mai 1903 lag dem Unterrichts-Ausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses ein Gesetzentwurf betreffend die Berechtigung zur Führung des Ingenieurtitels vor, welcher im wesentlichen forderte, daß nur der zur Führung des Titels „Ingenieur“ (Ing.) berechtigt sein sollte, der die Studien an einer technischen Hochschule ordnungsmäßig absolviert und die vorgeschriebenen Staatsprüfungen ihrer Fachabteilung oder die Diplomprüfung mit Erfolg abgelegt hat. Ebenso die Absolventen der Bergakademien oder Hochschulen für Bodenkultur usw., welche die Staats- oder Diplomprüfungen mit Erfolg abgelegt haben, hinsichtlich der Führung des Titels Ingenieur der Landwirtschaft (Ldw.-Ing.) bezw. Ingenieur der Forstwirtschaft (Fstw.-Ing.), Ingenieur der Kulturtechnik (Kt.-Ing.). Der Gesetzentwurf sollte rückwirkend sein mit gewissen Erweiterungen auch für die, welche ihre Studien als ordentliche Hörer an einer solchen Hochschule oder Akademie vor Wirksamkeit der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1878 betr. das Prüfungs- und Zeugniswesen dieser Anstalten vollendet und durch Prüfungen mit Erfolg abgelegt haben. Der Gesetzentwurf kam s. Z. aus verschiedenen Umständen nicht zur Erledigung; die Frage ist aber jüngst wieder in Fluß gekommen. Der V. Oesterr. Ingenieur- und Architektentag hat nämlich den Beschluß gefaßt, ein Verzeichnis aller der Ingenieure aufzustellen, die im Sinne des Gesetzentwurfes zum Titel „Ingenieur“ berechtigt sein sollen und fordert nun alle daran Interessierten auf, zu dem Verzeichnis ihre Angaben einzusenden. Zur Wertschätzung der Technik wäre auch in Deutschland ein ähnliches Vorgehen wichtig. — L. Oz.

Wechsel in der Stellung städtischer Tiefbau-Beamter. Am 1. Juli d. J. tritt der Vorstand des Tiefbauamtes der Stadt Frankfurt a. M., Hr. Stadtrat Kölle, zu der Firma Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt über und soll in seiner neuen Stellung nach Frankf. Tagesblättern ein Einkommen von 40000 M. beziehen. Er wird hier die Ausführung der großen Hafenanlagen leiten, welche die Stadt im Osten plant und von Kölle in seiner bisherigen Stellung entworfen wurden. Es ist erfreulich zu sehen, wie und in welchem Maße die weitblickende Bauindustrie hervorragende Kräfte des technischen Berufes zu finden und zu schätzen weiß. — Das Gegenteil wird aus Mannheim berichtet. Der Leiter des dortigen städtischen Tiefbauamtes und Schöpfer des Industrie-Hafens, der Schwemm-Kanalisation usw., Hr. Stadtrat Eisenlohr, hat eine Berufung in eine ähnliche Stellung in Straßburg i. E. erhalten und angenommen. Während Eisenlohr in Mannheim ein Gehalt von 12000 M. bezog, wird er in Straßburg ein solches von 15000 M. haben. Er hat sich jedoch bereit erklärt, in Mannheim zu bleiben, wenn sein Gehalt hier auf 15000 M. erhöht werde. Während ein Teil der Stadtverordneten bereit war, die Gehaltserhöhung zu bewilligen, trug der größere Teil bei aller Anerkennung der vorzüglichen Eigenschaften Eisenlohr's Bedenken im Hinblick auf die Folgen bei den übrigen Abteilungs-Vorstehern. Wir fürchten, Mannheim wird diese Bedenken noch bereuen. Als Dumreicher und Eitelberger die österreichischen Gewerbeschulen schufen und die Lehrerfrage erörtert wurde, da fiel das Wort: Ein guter Lehrer ist nie zu teuer bezahlt, ein schlechter Lehrer immer. Wir können täglich beobachten, daß die Industrie sich den Kern dieses Wortes zunutze macht, daß jedoch Städte und Staat vielfach bei einer anderen Anschauung, nicht zu ihrem Nutzen, beharren. —

Tote.

Baudirektor Friedrich von Schaal †. In Stuttgart starb in der Frühe des 3. Mai nach längerer Krankheit der Baudirektor Friedrich von Schaal, Vorstand der kgl. Ministerial-Abteilung für den Straßen- und Wasserbau, im 67. Lebensjahre. Mit ihm verliert Württemberg wieder einen seiner besten technischen Beamten. Schaal wurde am 4. September 1842 in Ludwigsburg geboren, wo er auch seine allgemeine Vorbildung empfing. Seine fachlichen Studien machte der Verstorbene an der damaligen Polytechnischen Schule in Stuttgart in den Jahren 1858—1863. Nachdem er die für technische Staatsbeamte üblichen Prüfungen bestanden hatte, war Schaal zunächst beim Bau verschiedener Eisenbahn-Linien wie Pforzheim—Horb—Freudenstadt und Waiblingen—Murrhardt tätig und fand auch Gelegenheit, sich Erfahrungen

im Tunnelbau, so bei den Tunneln bei Sulzau, Sulz und Hochdorf, zu erwerben. Im Jahre 1876 trat er in die Abteilung für Straßen- und Wasserbau über, in welcher er die vielfältigste Tätigkeit entfaltete und die er seit dem vergangenen Jahre als Vorstand leitete. Aus der reichen Tätigkeit des Verstorbenen seien angeführt der Bau der König Karl-Brücke über den Neckar zwischen Stuttgart und Cannstatt, der Bau der Neckarbrücken von Plochingen, Hochberg, Gemmrigheim, Neckargartach, Flußkorrekturen an Enz und Murr, am Kocher und ander Jagst, Straßenbauten im Neckarkreise usw. Schaal war Vorstand des hydrographischen Bureaus und Mitglied der ständigen technischen Kommission für die Herstellung des Großschiffahrtsweges von Mannheim bis Heilbronn. Infolge seiner hervorragenden Verdienste ernannten ihn seine Vaterstadt Ludwigsburg sowie die Gemeinde Neckargartach, die er mit einer bemerkenswerten Brücke (Jahrg. 1906 S. 382) beschenkte, zum Ehrenbürger. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu Um- und Neubauten für die Polytechnische Schule in Zürich dürfte, obwohl auf schweizerische oder in der Schweiz niedergelassene Architekten beschränkt, doch auch in deutschen Fachkreisen Interesse erregen, betrifft er doch möglicherweise die Umgestaltung eines Werkes von Gottfried Semper. Es handelt sich hinsichtlich des Semper'schen Hauptgebäudes des Polytechnikums um zwei Voraussetzungen, nach welchen das Hauptgebäude ohne Vergrößerung erhalten werden kann, oder aber es erhält das Hauptgebäude einen Anbau. Im ersteren Falle ergeben sich folgende Lösungen: entweder wird die Ingenieurschule in ein neues Gebäude verlegt und die übrigen Abteilungen, Institute und Sammlungen bleiben im alten Hause, das sachgemäß umgebaut und wiederhergestellt wird; oder die naturhistorischen Sammlungen kommen in einen Neubau und es werden den verbleibenden Sammlungen die Kupferstich- und archäologische Sammlung ange-reiht. Falls das Hauptgebäude einen Anbau erhalten soll, was wir im Interesse der Pietät gegen Gottfried Semper bedauern würden, so sind der nordöstliche und der südöstliche Seitenflügel zu verlängern und die Enden der Flügel mit einem Querbau zu verbinden. Dieser vergrößerte Bau soll dann allen Abteilungen, Sammlungen und Instituten, die sich gegenwärtig im Hauptgebäude befinden, Unterkunft ge-währen. Neubauten sind zu errichten für die Unterbringung des pharmazeutischen Institutes, des hygienisch-bakteriologischen Institutes, des photographischen Laboratoriums, der Agrikulturchemie, der Zoologie. Diese Abteilungen können in einem oder in zwei Gebäuden untergebracht werden.

Für 6 Preise stehen 25000 Frs. zur Verfügung. Dem Preisgericht gehören an die Hrn. Arch. Ch. F. Bonjour in Lausanne; Direktor der eidgen. Bauten Flükiger in Bern; Prof. Moser in Karlsruhe; Arch. Perrier in Neuenburg; die Architekten Pestalozzi und Ulrich in Zürich, sowie Arch. Walser in Basel. Das eidgenössische Departement des Inneren beabsichtigt, einen oder mehrere der preisgekrönten Verfasser mit der Ausarbeitung der endgültigen Pläne zu beauftragen oder engere Wettbewerbe unter allen oder einem Teil der Prämierten über die ganze Aufgabe oder Teile derselben anzuordnen. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Geschäftsgebäude für die Oldenburgische Spar- und Leihbank eröffnet die Bank unter den in Deutschland ansässigen Architekten zum 31. Juli d. J. unter Verheißung dreier Preise von 5000, 3000 und 1000 M., deren Gesamtsumme von 9000 M. jedoch auch in anderer Weise auf nicht mehr als 4 Entwürfe verteilt werden kann. Das Recht, 4 nicht preisgekrönte Entwürfe für je 500 M. anzukaufen, ist vorbehalten. Unter den Preisrichtern befinden sich die Architekten Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann in Darmstadt, Reg.-Bmstr. Walter in Grunewald, Ob.-Brt. Freese in Oldenburg und Stadtrat Noack d. selbst. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch die „Oldenb. Spar- und Leihbank“ in Oldenburg. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Skizzen für ein neues Stadttheater in Brügge erläßt das Bürgermeisteramt für die in Oesterreich wohnenden Architekten deutscher Nationalität zum 31. Juli d. J. Das Theater, in dem die Logen auf das äußerste Maß zu beschränken sind, soll 550—600 Sitze fassen und nicht mehr wie 320000 Kr. kosten dürfen, in welcher Summe jedoch die technischen Bühnen-Einrichtungen nicht inbegriffen sind. 3 Preise von 2000, 1500 und 1000 Kr. Ueber die Ausführung ist völlig freie Hand vorbehalten. —

Inhalt: Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Der Neubau der Charlottenburger Brücke. — Vereine — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Der Neubau der Charlottenburger Brücke.
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf., P. M. Weber, Berlin.



Ansicht der Brücke gegen den Tiergarten mit Lichtträger und Brüstungs-Endigung.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 38. BERLIN, DEN 12. MAI 1909.

Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Konstruktion: Stadtbrr. A. Bredtschneider in Charlottenburg; Architektur: Prof. Bernh. Schae de in Charlottenburg.

(Fortsetzung.) Hierzu die Abbildungen Seite 254 und 255.



nger sind Brücke und architektonischer Aufbau im dritten Entwurf Schae de's, der S. 254 dargestellt ist, verbunden. Auch in diesem finden sich auf der Südseite der Brücke die in halber Höhe zwischen dem Wasserspiegel des Kanals und der Fahrbahn angeordneten viertelkreisförmigen Gartenflächen, welche an beiden

Seiten des Ufers den Uebergang von dem breiteren Kanalprofil in das engere Querprofil der Brücke zu vermitteln bestimmt sind. Obwohl durch Wasserkünste und figürlichen Schmuck in ansprechender Weise belebt, würde doch auch diese Anordnungen der Vorwurf treffen können, daß ein verhältnismäßig großer Teil des künstlerischen Schmuckes der Brücke an eine Stelle verlegt ist, an welcher er für die Mehrzahl der das Brückenbauwerk Ueberschreitenden nicht oder nur stückweise zur Geltung kommt. Je einen halben Eindruck hätten nur die an den Kanal-Ufern Wandelnden, den vollen Eindruck nur die auf dem Kanal fahrenden. Es war daher ein sachlich begründeter Schritt, wenn in der schließlichen Ausführung auf allen Schmuck der Brücke unterhalb der Fahrbahn verzichtet wurde und die sich ergebenden Gelegenheiten lediglich zu praktischen Zwecken ausgenützt wurden.

Was den architektonischen Aufbau über der Fahrbahn anbelangt, so war gedacht, der erweiterten Brückenfläche an ihren 4 Endpunkten durch in der Masse

gesteigerte, obelikenartige Aufbauten in bewegter barocker Gliederung und Formsprache und mit reichstem figürlichem Schmuck vier eindrucksvolle Endpunkte zu geben, welche durch ihre Massen-Entwicklung und Ausbildung geeignet gewesen wären, sich den umgebenden weiten Flächen gegenüber zu behaupten. An der Vorderseite der beiden dem Tiergarten zugewendeten Obelischen waren die Denkmal-Statuen der Gründer Charlottenburgs, Friedrichs I. und der Sophie Charlotte, auf vorgelagerten Postamenten aufgestellt angenommen und allegorische Begleitfiguren sollten nach dem Seite 255 dargestellten Entwurf den Gruppen eine gewisse Abrundung geben. Die Brückenfläche zerfiel in 3 Fahrbahnen und 4 Fußsteige; die mittleren Fußsteige waren als Insel-Steige gedacht und sollten die monumental gestalteten Beleuchtungs-Masten aufnehmen, zu welchen entsprechend durchgebildete Beleuchtungskörper auf den Brückengeländern als Ergänzung angenommen waren.

Es liegt auf der Hand, daß auch dieser Entwurf wie die früheren bei seiner Ausführung der Brücke nicht den Charakter einer eigenartigen Schöpfung unserer Tage verliehen haben würde, den die Bedeutung der Brücke als einer Denkmal-Brücke vornehmster Art durch Geschichte und Lage für sich beanspruchen konnte. Das hat der Künstler wohl gefühlt und daher bei der weiteren Bearbeitung des Gedankens alle bisherigen Annahmen verlassen, um der Brücke die angenäherte Form eines freien, nach oben offenen Torbaues zu geben, der andeutet, daß der Wanderer nach ihrem

Ueberschreiten ein anderes Stadtgebiet betritt. Um das zu erreichen, ist unter gleichzeitiger erheblicher formaler Vereinfachung aus den früheren, dem Straßenzuge parallel folgenden Säulenstellungen eine quer zur Straßenachse gelagerte Kolonnade geworden, die auf dem Berliner Ufer des Kanals steht und als einen ver-

änderten Umständen angepaßtes wirkungsvolles Gegenstück zu dem am östlichen Ende der Charlottenburger Chaussee den Eintritt nach Berlin bezeichnenden Brandenburger Tor aufzufassen ist.

Mit diesem zur Ausführung gelangten Gedanken wollen wir uns im Schlußartikel beschäftigen. —
(Schluß folgt.)



Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Arch.: Prof. B. Schaede in Charlottenburg. III. Vorentwurf.

Vereine.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 29. Januar 1900. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 65 Pers. Aufgen. a. Mitgl. Hr. Ob.-Brt. M. Fahrenhorst und Hr. Reg.-Bmstr. H. Duot.

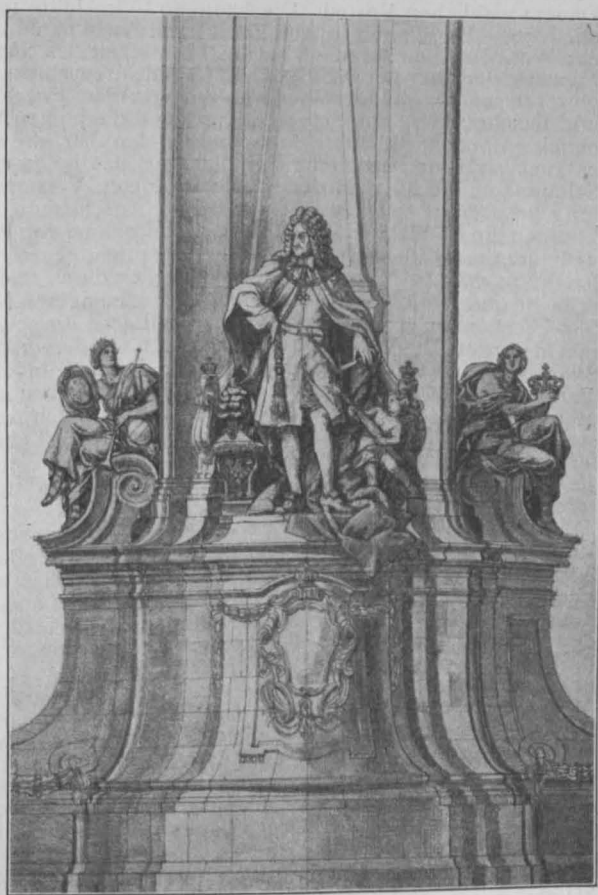
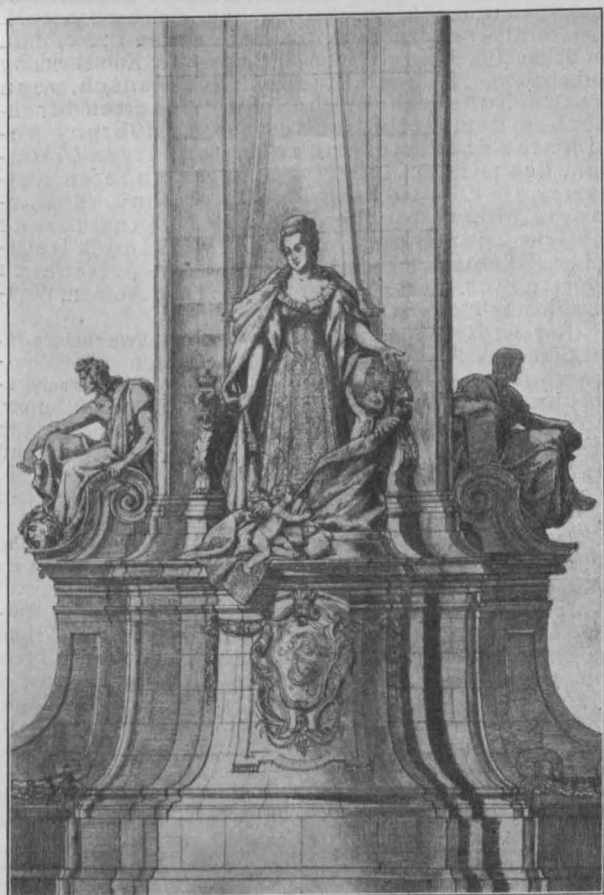
Hr. Hennicke hält einen Vortrag über die Wiederherstellungsarbeiten an der Großen Michaeliskirche. Die Untersuchung der Fundamente durch Aufgrabung hatte ergeben, daß der Boden durch noch vorhandenes Mauerwerk an der Ecke von Querschiff und Langschiff mit 1,9 kg/qcm, am Mittelpfeiler mit 1 kg/qcm belastet wurde. Durch die Dachlast und das Betongesimse erhöhen sich jetzt die Belastungen auf 2,27 bzw. 1,26 kg/qcm. Die Konstruktion des Daches, die sich fast ausschließlich aus ω -Eisen zusammensetzt, besteht aus 4 Bindern im Langschiff von 28 m und 18 m Spannweite, 7 Bindern am Chor-

Abschluß und 4 Bindern am Querschiff. Die Dacheindeckung besteht aus Bimsbetonplatten, auf denen nach einem Syderosthen-Anstrich Kupferplatten mit Sprengschrauben befestigt sind. Die Fundamente des Turmes gingen bis 9 m unter Gelände und belasteten den Boden mit 3,46 kg/qcm. Die neue Turm-Anlage machte eine Verteilung des Druckes auf eine größere Fläche durch Ausbetonierung der Turmsohle erforderlich. Der Boden wird jetzt mit 3,54 kg/qcm belastet. Für die Heizung der Kirche sind im naheliegenden Gemeindehause 3 Kessel von je 40 qm aufgestellt. Der Konfirmandensaal und die Sakristei können für sich ge-

heizt werden. — E.

Vers. am 5. Febr. 1900. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 102 Pers. Aufgen. a. Mitgl. Hr. Dipl.-Ing. A. Lengweil.

Hr. Düwel spricht über die neuen Wassertürme der Stadtwasserkunst in Hamburg. Nachdem durch



Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Architekt: Professor Bernhard Schaepe in Charlottenburg. III. Vorentwurf.
12. Mai 1909.

die Anlage einer Zentralfiltration und durch die vor wenigen Jahren erfolgte Inbetriebnahme des Grundwasserwerkes am Elbe-Tiefstack-Kanal bereits wesentliche Verbesserungen der hamburgischen Wasserversorgung erfolgt sind, ist durch die von Senat und Bürgerschaft 1906 mit einem Aufwand von 6 915 000 M. beschlossene Umwandlung der mittelbaren in eine unmittelbare Wasserversorgung eine weitere durchgreifende Aenderung eingeleitet. Die erforderlichen insgesamt 100 km langen neuen Leitungen und eine Verstärkung des Pumpwerkes in Rothenburgsort wurden in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 2½ Jahren durchgeführt.

Von den zur Ausgleichung der Verbrauchsschwankungen vorgesehenen Wassertürmen, für die bekanntlich s. Zt. ein Wettbewerb stattfand, hat wegen der Verzögerung der Stadtpark-Angelegenheit der im Stadtparkgelände in Winterhude vorgesehene Turm noch nicht in Angriff genommen werden können, sodaß in den oberen Stockwerken der hochgelegenen Teile von Barmbeck, Winterhude, Eppendorf und Eimsbüttel die konstante Wasserversorgung noch nicht zur Durchführung kommen kann.

Der Vortragende schilderte darauf unter Vorführung von Lichtbildern die Ausbildung und Bauausführung des Wasserturmes an der Sternschanze mit der für die Anbringung der Baumaterialien angelegten Transportbrücke, den beiden übereinander liegenden, je 2355 cbm fassenden eisernen Wasserbehältern, dem mit gebrochener Umrißlinie ausgebildeten Zeltdach und den aus Beton und Mauerwerk unter Zuhilfenahme von Eisenbeton-Konstruktionen hergestellten Umfassungswänden. Weiter wird der gleichfalls der Vollendung entgegen gehende Wasserturm an der Ecke Winterhuderweg und Heinrich Hertzstraße, dessen Behälter 1380 cbm fassen kann, vorgeführt.

Zum Schlusse seiner Ausführungen führt Hr. Düwel noch eine Reihe von Wassertürmen anderer Städte und der bei einem Wettbewerb für Bremen prämierten Entwürfe in anschaulichen Lichtbildern vor. — L.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. Am 4. Jan. 1909 sprach Hr. Arch. Bernouilly über: „Die wirtschaftliche Lage der Architekten“. Redner schilderte im Namen vieler Kollegen die traurige Lage vieler Privat-Architekten durch die Lahmlegung der Privatbautätigkeit durch die wirtschaftliche Notlage. Die Notstands-Arbeiten geben nur den Beamten, Arbeitern und Unternehmern zu tun, Wettbewerbe lohnen nicht die betr. Zeit und Arbeit, die Höhe der Preise und die Programme entsprechen keinem wirklichen Vorteil. Die häufigen — im Jahre 1908 allein 20 — Erfolge der jungen Frankfurter Architekten bei den Wettbewerben sprechen für die Tüchtigkeit des Nachwuchses, der aber bei wichtigen Baufragen ausgeschlossen gewesen sei. Bei häufiger Wiederholung von Wettbewerben und Beschränkung auf kleineren Kreis sind die jungen Architekten auch für kleinere Ausschreiben dankbar, wie sie es auch sind für bezügliche Bemühungen des Stadtrates Schaumann, die aber an der Stadtverordneten-Versammlung gescheitert seien infolge der irrigen Anschauung, es könnten die städtischen Beamten bei Uebernahme von Privatbauten nicht überlastet sein. Redner spricht gegen die Erlaubnis von Ausführung von Privatarbeiten durch städtische Beamte, welche auch unter ungleich günstigeren Neben-Umständen arbeiteten und denen billigere Preise gemacht würden. Das Verbot sei durchzuführen. Große, von der Stadt bearbeitete Gebiete, wie Stiftungen, Privat-Kliniken, Turnfest-Bauten usw. seien den Privat-Architekten genommen. Nichtsdestoweniger hätten diese, z. B. auf den Ausstellungen, ihre Fähigkeit erwiesen, einer bestimmten Frankfurter Kunst Ausdruck zu geben, was bei dem steten Wechsel der Chefs der Bauämter von diesen nicht in diesem Maße zu erwarten sei.

Für gegenwärtigen Notschrei sei jetzt wohl der beste Augenblick, da Bauinsp. Reinicke zum Stadtbaurat der Baupolizei und Bauinsp. Berg als Stadtbaurat nach Breslau berufen ist. Die Arbeiten beider Inspektionen dürften an andere Ressorts zu verteilen und die zahlreichen frei werden den Aufgaben an Privat-Architekten abzugeben sein, z. B. die Hafen-Hochbauten, Brücken-Architekturen, Baugewerk- und Maschinenbau-Schule, Schwimmbad, Stadt- und Goethe-Museum, Sängerfest-Bauten usw. Die Stadt stünde sich, wie leicht nachzuweisen sei, gewiß nicht schlechter dabei, wie auch aus dem Beispiel von Hannover, Cassel, Köln, Essen, Dresden, Leipzig, Berlin, Bremen, Hamburg u. a. zu ersehen ist. In Karlsruhe hat sich auf diesem Wege gezeigt, wie sich durch eine derartige Beschäftigung der Privat-Architekten durch die Behörden eine eigene Landeskunst herausbildet, was sich in Frankfurt durch Versuche ebensogut erreichen läßt. Das Vertrauen in das Hochbauamt ist vorhanden, desgl. in den Verein, daß er unter Vermittelung des Ersteren eine bezügliche Bitte an den Magistrat zu rich-

ten bereit ist. Eine sachgemäße Erledigung versprechen die Privat-Architekten. Zum Schluß formuliert Redner einen entsprechenden Antrag an den Vorstand.

Bei der darauf folgenden lebhaften Aussprache bemerkt zuerst der Vorsitzende, Prof. Manchot, der Antrag werde zunächst im Vorstand beraten, zu welchem Zweck ein Ausschuß, bestehend aus den Hrn. Leonhardt, Sander, Senf, v. Löhr und Lennartz gewählt wurde. Hr. Eberhardt, Hr. Rau u. a. unterstützten den Antrag mit Betonung der Notwendigkeit des Festhaltens der Normen und energischer Zurückweisung der sogen. Schmiergelder, wodurch allein die Hebung unseres Standes, der mit dem der Aerzte und Anwälte auf gleicher Höhe stehen müsse, erreicht werde. —

Die Versammlung vom 18. Januar 1909 eröffnete der Vorsitzende Kölle durch die Mitteilung von Vereinsangelegenheiten und mit Berichten über die Abgeordneten-Versammlung und die Wander-Versammlung in Darmstadt und Frankfurt, welche für 1910 geplant sind, weitere Aufschlüsse über eine damit zu verbindende Bau-Ausstellung in Aussicht stellend.

Hieran knüpfte Hr. Prof. Manchot eine fesselnde Schilderung seiner letztjährigen Wanderung durch einen Teil Ost-Ober-Italiens. Wir berichten darüber selbstständig an anderer Stelle. Die letzte Nummer der Tagesordnung bildet der Hinweis des Hrn. Prof. Hartmann auf die Vorbereitungen zur internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung, welche im Juli-Oktober in Frankfurt stattfinden wird. Der Vorstand wird im Zusammenwirken mit der Künstler-Gesellschaft einen engeren Wettbewerb zur Erlangung eines geeigneten Plakates für die Ausstellung ausschreiben. — Gstr.

Wettbewerbe.

Wettbewerb Oldenburgische Spar- und Leihbank zu Oldenburg. Das neue Geschäftsgebäude soll auf einem Gelände am Marktplatz errichtet werden, der sich nach den in dankenswerter Weise angefügten Ansichtspostkarten nicht gerade durch großen architektonischen Reiz auszeichnet, sodaß das neue Gebäude berufen sein könnte, ein charakteristisches Merkmal in das Platzbild zu tragen. Die unregelmäßige Baustelle liegt an drei Seiten frei; ihr vorderer Teil nur wird für die Bebauung in Aussicht genommen. Das in drei Geschossen zu errichtende Haus wird im Erdgeschoß die Räume für den Bankbetrieb aufzunehmen haben, während im übrigen die Verteilung der Räume auf die verschiedenen Geschosse den Bewerbern überlassen ist, welchen im Allgemeinen tunlichst weiter Spielraum zur Darstellung ihrer Gedanken gewährt wurde. Ein Stil ist nicht vorgeschrieben; Baukosten 350 000 M., „welcher Betrag um höchstens 50 000 M. überschritten werden darf“. Bauzeichnungen 1:200, dazu ein Schaubild. Ueber die Ausführung ist die Entscheidung vorbehalten. „Es besteht jedoch der Wunsch, wenn praktisch ohne erhebliche Schwierigkeiten durchführbar, dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten Entwurfes und zwar, wenn irgend möglich, des mit dem I. Preise ausgezeichneten Entwurfes, die künstlerische Bauleitung und, wenn nötig, die weitere Bearbeitung und Ausführung auf Grund der Honorarnorm des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu übertragen“. Diese Absicht wird die Teilnahme am Wettbewerb erheblich verstärken. —

Engerer Wettbewerb für ein Schulhaus in Schwanheim a. M. Die Gemeinde Schwanheim a. M. hatte einen engeren Wettbewerb für eine 16klassige Schule erlassen. Das Preisgericht bestand aus den Hrn. Mag.-Br. Wilde, Stadtbmstr. Moritz in Frankfurt a. M. und Prof. Hugo Eberhardt in Offenbach a. M. Den I. und den II. Preis von 300 M. und 200 M. erhielt Hr. Arch. Karl Blattner in Frankfurt a. M., den III. Preis von 100 M. Hr. Kreisbmstr. Astheimer in Höchst a. M. —

Wettbewerb der Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst. Gewinner eines IV. Preises ist Hr. Adolf Nöcker in Köln a. Rh. —

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Synagoge in Görlitz, zu welchem 10 Arbeiten eingereicht wurden, errangen den I. und den II. Preis von 1500 und 1000 M. die Entwürfe der Hrn. Lossow & Viehweger in Dresden; der III. Preis von 700 M. wurde einem Entwurf der Hrn. Cremer & Wolfenstein in Berlin zuerkannt. Zum Preise von je 400 M. wurden angekauft die Entwürfe der Hrn. Hoeniger & Sedelmeier in Berlin und Heidenreich & Michel in Charlottenburg. Es war eine Synagoge für 500 Sitzplätze bei einer Bausumme von 250 000 M. zu planen. —

Inhalt: Der Neubau der Charlottenburger Brücke. (Fortsetzung.) — Vereine. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DAS KÄPPELE MIT DEM STATIONSWEG AUF DEN NIKO-
 LAUSBERG IN WÜRZBURG. * ARCHITEKT DES UM-
 BAUES: BALTHASAR NEUMANN? * RECHTE SEITE DER
 KIRCHE UND ANGEBAUTE KAPELLE. * * * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG * XLIII. JAHRG. 1909, NO. 39. ≡



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 39. BERLIN, DEN 15. MAI 1909.

Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig,
im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten.

Von E. Toller, Finanz- und Baurat in Leipzig.*)



ur Verbesserung der Bahnhof-Anlagen der sächsischen und der preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung in und um Leipzig sind seit dem Jahre 1902 Bauarbeiten im Gang, deren Gesamtplanung durch Verhandlungen und Verträge festgelegt worden ist, die in den Jahren 1901 und 1902 zwischen den beiden Staats-Eisenbahn-Verwaltungen Preußens und Sachsens, der Stadtgemeinde Leipzig und der Reichspost-Verwaltung getroffen wurden. Ueber diese Gesamtplanung sind bereits Aufsätze in den Nummern 7, 9 und 13 des Jahrganges 1904 der „Deutschen Bauzeitung“ erschienen. Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Mitteilungen über die bis jetzt ausgeführten Bauten, sowie über die endgültige Gestaltung des Hauptbahnhofes Leipzig und des neuen Empfangsgebäudes erscheint es aber trotzdem notwendig, zunächst einen kurzen Ueberblick über die Gesamt-Anlage der Bahnbauten vorausgehen zu lassen.

Durch die zwischen den beiden Eisenbahn-Verwaltungen vereinbarte Gesamtplanung (vergl. Uebersichtsplan Abbildung 1) wurde bestimmt:

Es ist ein gemeinschaftlicher Personen-Bahnhof als Kopfstation am Georgi-Ring auf dem Gelände des jetzigen Dresdener-, Magdeburger- und Thüringer Bahnhofes zu erbauen, in den alle preußischen und sächsischen Linien eingeführt werden sollen. Zu beiden Seiten des Personen-Bahnhofes sind die Güter-Bahnhöfe anzulegen, und zwar auf der Ostseite derjenige der sächsischen Verwaltung und auf der Westseite derjenige der preußischen Verwaltung. Die Baulichkeiten der genannten drei alten Bahnhöfe (Dresdener, Magdeburger und Thüringer) müssen daher vollständig beseitigt werden. Der Bayerische Bahnhof und der Eilenburger Bahnhof sind für den Vorort-Personenverkehr und den Güterverkehr beizubehalten, während der Berliner Bahnhof fernerhin lediglich nur der Güterabfertigung dienen soll.

Für den Postverkehr wird auf der Ostseite des Haupt-Bahnhofes, an der neu anzulegenden Brandenburger-Straße, ein Briefpostamt erbaut, welches durch einen Tunnel mit den Post-Anlagen in der Bahnsteig-halle verbunden wird. Weiter ist für den Postpaket-Verkehr auf der Nordostseite des Hauptbahnhofes zwischen den preußischen und den sächsischen Gleisanlagen ein besonderer Postpaket-Bahnhof mit Gleisanschluß an den Personen-Hauptbahnhof anzulegen, auf dem die Postwagen sämtlicher preußischer und sächsischer Linien abgefertigt werden sollen. Der alte Uebergabe-Bahnhof Leipzig, nördlich vom Dresdener Bahnhof gelegen, auf dem die Uebergabe der Güterwagen zwischen den beiden Eisenbahn-Verwaltungen bisher stattfand, wird ersetzt durch zwei Uebergabestellen, und zwar einmal durch den im Osten der Stadt Leipzig auszubauenden preußischen Bahnhof Schönefeld, das andere Mal durch die Bahnhof-Anlagen der beiden Verwaltungen in Plagwitz im Westen der Stadt Leipzig, die den neuen Verkehrsverhältnissen entsprechend zu erweitern sind.

Für das Rangiergeschäft werden preußischerseits der Rangierbahnhof Wahren an der Magdeburger Linie, sowie der Vorrangierbahnhof Mockau an der Berliner Linie hergestellt, sächsischerseits der Rangierbahnhof Engelsdorf an der Leipzig—Dresdener Linie erbaut und der Bahnhof Gaschwitz an der Hofer Linie als Vorrangierbahnhof ausgebaut. Der alte sächsische Werkstättenbahnhof am Dresdener Bahnhof ist durch einen neuen, im Anschluß an den Rangierbahnhof Engelsdorf zu erbauenden Werkstättenbahnhof zu ersetzen.

Zur Verbindung der verschiedenen alten Bahnlagen mit dem neuen Hauptbahnhof Leipzig einerseits und mit den Rangier- und Uebergabe-Bahnhöfen anderseits sind eine Anzahl neuer Verbindungsbahnen herzustellen, und zwar preußischerseits die Verbindungsbahnen Leutzsch—Wahren, Wahren—Mockau—Hauptbahnhof Leipzig, Wahren—Mockau—Thekla—Schönefeld und Heiterer Blick—Thekla—Mockau—Hauptbahnhof. Außerdem ist die Thüringer Linie zwischen dem Haltepunkt Gohlis—Eutritzsch und der Einmündung in den Hauptbahnhof Leipzig den neuen Verhältnissen entsprechend umzubauen.

*) Nach einem Vortrag, gehalten in der Haupt-Versammlung des Sächs. Ingenieur- u. Architekten-Vereins am 6. Dezember 1908 zu Leipzig.

Sächsischerseits sind die Verbindungsbahnen Engelsdorf—Schönefeld, Engelsdorf—Stötteritz und Plagwitz—Großschocher herzustellen und die Linie Leipzig—Dresden zwischen dem Hauptbahnhof Leipzig

und dem Haltepunkt Sommerfeld, die Leipzig—Hofer Verbindungsbahn zwischen Stat. 34 + 60 L. H. V. und der Einmündung in den Bayerischen Bahnhof, sowie die Verbindungsbahn L. H. V. C. auszubauen bzw. zu verlegen und die innerhalb dieser Strecken gelegenen Verkehrsstellen als Haltepunkt Paunsdorf—Stünz an der Leipzig—Dresdener Linie und Bahnhof Stötteritz an der Leipzig—Hofer Linie umzubauen und zu erweitern.

Die in den genannten Bahnstrecken befindlichen Straßen-Ueber- und Unterführungen sind entsprechend zu erweitern und umzubauen und für geplante Straßenzüge sind neue Brücken einzubauen. Zu den durch diese Brückenbauten entstehenden Kosten haben die in Frage kommenden Gemeinden, im Besonderen die Stadt Leipzig, Beiträge zu leisten. Die Stadt Leipzig wird auch den Vorplatz vor dem neuen Empfangsgebäude allein auf eigene Kosten ausbauen.

Endlich ist sächsischerseits in dem Bogen dreieck bei Connewitz der Bau eines Elektrizitätswerkes geplant, von dem aus sämtliche sächsische Bahnhof-Anlagen in und um Leipzig mit elektrischem Strom für Beleuchtung und Kraftmaschinen aller Art zu versorgen sind.

Der Gesamt-Kostenaufwand für diese Bauten wurde im Jahre 1902 auf Grund der von den verschiedenen Verwaltungen aufgestellten Ueberschlags-Berechnungen auf rund 135 Millionen Mark geschätzt.

Nach dem allgemeinen Arbeitsplan, der beim Abschluß der Verhandlungen von 1901 und der Verträge vom Jahre 1902 zugrunde gelegt worden ist, sollte die Ausführung der Leipziger Bahnhof-

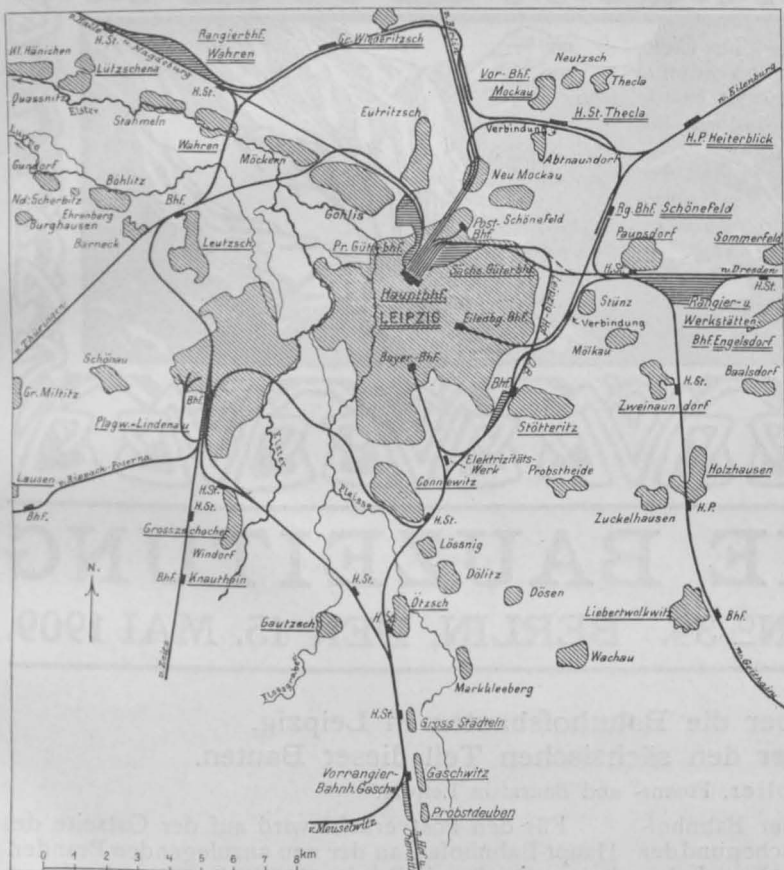


Abbildung 1. Uebersichtsplan der Bahnanlagen bei Leipzig nach dem Ausbau.

Das Käßpele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 260 und 261.

Das an Denkmälern und schönen Städtebildern so reiche Würzburg besitzt in seiner Nähe zwei herrliche architektonische Schöpfungen, die sich würdig dem Residenz-Schloß mit seinem Garten an die Seite stellen können, und zwar westlich den Garten von Veitshöchheim, der in der „Deutschen Bauzeitung“, Jahrgang 1906, No. 46 und 54 beschrieben wurde, und südlich die zum Käßpele auf den Nikolausberg führende Treppen- und Terrassen-Anlage. (Abbildung 1 bis 3.)

Das Käßpele oder die Kapuziner-Kirche wurde 1736 von Balthasar Neumann, dem Architekten der Fürstbischöflichen Residenz, des jetzigen Königlichen Schlosses, auf Grund einer älteren, 1684—1699 von Peter Weinspaiser und Jörg Schüglicher errichteten Kirche umgebaut. Die Grundriß-Anlage, die noch zu erkennen ist, bestand aus einem Quadrat mit drei Absiden, an die vierte Seite lehnt sich eine Vorhalle mit zwei flankierenden Türmen. (Corn. Gurllist.) Der zur Kirche führende Kreuzweg mit den 14 Stationen ist so außerordentlich schön angelegt, daß der Plan wohl demselben genialen Baumeister zuzuschreiben ist. Der Aufgang besteht aus sechs übereinander in gerader Richtung gelegenen Terrassen; jede Terrasse ist architektonisch und gärtnerisch so fein komponiert, daß man beim Aufsteigenden Eindruck einer Reihe von heiligen Hainen bekommt.

Die unterste, erste Terrasse erreicht man mittels einer geraden, aus zwei Absätzen bestehenden Treppe. Vier regelmäßig verteilte Platanen bilden den Mittelpunkt, links und rechts stehen Stations-Kapellen mit plastischen Darstellungen des Leidens Christi. Das sind die beiden ersten der 14 Stationen der ganzen Anlage; von beiden Seiten steigen Treppen hinauf, sie vereinigen sich zu einem mittleren Podest, von welchem aus eine Treppe zur zweiten Terrasse führt. Unter dem Podest, dem ersten Treppenlauf gegenüber, schmücken vier zwischen Pilastern stehende Nischen mit biblischen Figuren aus dem alten Testament die Stützmauern. Von gleicher Breite wie der erste Absatz, aber etwas tiefer, auf beiden Seiten von mächtigen Futtermauern begrenzt, folgen drei gleiche Terrassen mit je acht Platanen und drei Stationen: zwei seitlich und eine in der Achse; die

zwei ersten springen aus der Futtermauer vor und bilden für dieselbe Verstärkungs-Pfeiler; die dritte lehnt sich an die Treppenmauer an und überragt mit ihrem Dach den mittleren Podest. Kleine Grasflächen beleben die beiden Enden der Terrasse, während ein gepflasterter Weg den mittleren Teil einnimmt.

Nach dem vierten Absatz erweitert sich die Anlage etwas und die fünfte Terrasse zeigt eine neue Anordnung mit sechs Platanen und eine bedeutendere Treppen-Anlage um die letzte XIV. Kapelle herum, hinter welcher sich eine mächtige Mauer erhebt; zwei fünfarmige Treppen führen zu beiden Seiten auf die Höhe dieser Mauer zur letzten Terrasse vor der Kirche. Von da aus genießt man eine herrliche Fernsicht, den Vordergrund bildet die absteigende Anlage des Kreuzweges mit seinen kräftigen Baummassen. Darunter dehnt sich die Main-Ebene aus, in der Mitte der Fluß mit der von Figuren bekrönten alten Brücke, rechts die Stadt mit zahlreichen Türmen und Kuppeln, links die mächtigen Bastionen des Marienberges mit dem alten Schloß; ringsum ein Amphitheater von Weinbergen. (Abb. 4—6)

Die Architektur des Kreuzweges gehört dem reifen Barock an, ist kraftvoll dekorativ, ohne Ueberladung. Die Stationen I bis XI sind unter sich gleich; sie bestehen aus einer Art Pavillon, in welchem eine Szene der Passion plastisch dargestellt ist.

Das Häuschen zeigt quadratischen Grundriß mit abgeschrägten Ecken, hinter einem weiten Bogen an der Vorderfront öffnet sich ein kreisförmiger Raum, in dem sich die Gruppe befindet. Die Ecken sind mit schlichten Pilastern versehen, ein geschweiftes Dach, eine sogenannte welsche Haube, erhebt sich über einem geraden Hauptgesims. Langgestreckte Konsolen flankieren die Kapelle gegen die Umfassungsmauern. Eine Vase bekrönt das Ganze.

Etwas reicher entfaltet sich die Architektur der beiden Seiten-Kapellen des fünften Absatzes, XII und XIII; die Eckpilaster treten vor, das Hauptgesims erhebt sich in Giebelform über dem Bogen, dessen Schlußstein sowie zwei seitliche Konsolen in reichen Rokokoformen ausgeführt sind. Die letzte Station XIV hat strengere Formen; ein vollständiges Gesims mit Fries und Architrav läuft über dem Bogen hin und erhöht das Bauwerk. Die Grundform ist quadratisch, ohne abgeschrägte Ecke.

Die Treppen, Podeste und Terrassen sind von durch-

bauten in drei großen Abschnitten erfolgen, von denen umfaßt:

a) Bauabschnitt I, 1902 bis 1907: Die Herstellung der außerhalb des Weichbildes der Stadt Leipzig gelegenen Rangier-Bahnhöfe nebst Verbindungsbahnen, des Werkstätten-Bahnhofes Engelsdorf, des Elektrizitätswerkes, sowie auf den Innenbahnhöfen diejenigen Arbeiten, die zur Freilegung des Bauplatzes für die erste Hälfte des neuen Empfangs-Gebäudes des Hauptbahnhofes Leipzig erforderlich sind.

b) Bauabschnitt II, 1908 bis 1911: Den Bau der ersten Hälfte des neuen Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes und eines Teiles der Bahnsteiganlagen nebst Zubehör, sowie die Fertigstellung der Güterbahnhöfe.

c) Bauabschnitt III, 1912 bis 1914: Den Bau der zweiten Hälfte des Empfangsgebäudes und der Bahnsteig-Anlagen und somit die Fertigstellung der Gesamt-Anlage des Hauptbahnhofes.

Zur Einhaltung dieses Arbeitsplanes beschleunigte die preußische Verwaltung die Bauarbeiten auf dem bereits im Jahre 1901 in Angriff genommenen Freilade-Bahnhof an der Eutritzscher-Straße, sodaß die Fertigstellung desselben im Jahre 1903 bewirkt war, und ließ vom Jahre 1902 ab den Bau des Rangier-Bahnhofes Wahren, der Uebergabe-Bahnhöfe Schönefeld und Plagwitz, sowie der Verbindungsbahnen Leutzsch-Wahren und Wahren-Mockau-Schönefeld folgen.

Die sächsische Eisenbahn-Verwaltung begann die Bauarbeiten im Jahre 1902 auf dem Rangier- und Werkstätten-Bahnhof Engelsdorf und nahm anschließend die Bauarbeiten für den 4gleisigen Ausbau der Linie Leipzig-Dresden, einschl. Umbau des Haltepunktes Paunsdorf-Stünz für die Verbindungsbahnen Engelsdorf-Schönefeld, Engelsdorf-Stötteritz, L. H. V. C. und L. H. V. einschließlich Bahnhof Stötteritz in Angriff. Außerdem wurde der bereits im Jahre 1900 begonnene Erweiterungsbau auf Bahnhof Plagwitz dem allgemeinen Umbau Entwurf für die Leipziger Bahnhofbauten entsprechend fortgeführt und im September 1904 mit dem Bau des neuen Elektrizitätswerkes im Bo-

gendreieck bei Connewitz und im Anfang des Jahres 1906 mit der Erweiterung des Bahnhofes Gaschwitz begonnen. Endlich wurde im Jahre 1903 die Erbauung einer Anzahl Beamten- und Arbeiterhäuser in Engelsdorf in Angriff genommen, um für einen Teil der auf dem Rangier- und Werkstätten-Bahnhof Engelsdorf beschäftigten zahlreichen Arbeiter und Beamten Wohnungen zu schaffen.

Die Bauarbeiten der beiden Eisenbahn-Verwaltungen wurden allenthalben planmäßig gefördert, sodaß vollendet und in Betrieb genommen werden konnten:

1. Im Laufe des Jahres 1905 die Neuanlage des Haltepunktes Paunsdorf-Stünz nebst den neuen Leipzig-Dresdener Gleisen, und der Umbau des Bahnhofes Stötteritz nebst der Linie L. H. V. von Stat. 36 bis zum Bayerischen Bahnhof.

2. Ende November 1905 das Elektrizitätswerk im Bogendreieck zu Connewitz so weit, daß für die Engelsdorfer Anlagen Strom für Beleuchtung und Kraftmaschinen abgegeben werden konnte.

3. Am 1. Dezember 1905 der erste Teil des Werkstätten-Bahnhofes Engelsdorf, die Lokomotiv-Ausbesserungs-Werkstatt nebst Nebenanlagen, als Lokomotiv-Schmiede, Siederohr-Werkstatt, Kesselhaus mit Bad usw. betreffend, und 6 Arbeiterhäuser.

Infolgedessen konnten die alten Werkstätten-Anlagen auf dem Dresdener Bahnhof zu Leipzig außer Betrieb gestellt werden.

4. Am 1. Mai 1906 der Rangier-Bahnhof Engelsdorf nebst den Verbindungsbahnen Engelsdorf-Stötteritz und Engelsdorf-Schönefeld.

Da die preußische Verwaltung inzwischen den Rangier-Bahnhof Wahren nebst den Verbindungsbahnen und den Uebergabe-Bahnhof Schönefeld fertiggestellt hatte, so konnte vom 1. Mai 1906 ab der Uebergabe-Verkehr zwischen Sachsen und Preußen auf letztgenannten Bahnhof verlegt und der alte Uebergabe-Bahnhof Leipzig außer Betrieb gestellt werden.

Durch den Abbruch des alten Uebergabe-Bahnhofes und der Werkstätten-Anlagen am Dresdener Bahn-

brochenen Steinbalustraden begleitet. Auf der oberen Terrasse sieht man noch die alte, reichere Balustrade. Ein etwas einfacheres Muster des Geländers zielt die unteren Terrassen und Treppen (Abb. 7 u. 8). Von kahlen Feldern umgeben, bietet der Kreuzweg mit seinen großen Mauern, Stationshäuschen und dem üppigen Wuchs der Platanen einen eigentümlichen Anblick. Die Mauer folgt nach außen den Bewegungen der Treppen und Terrassen und ist durch die vorspringenden Stationen kräftig gegliedert. Das Ganze wird gekrönt durch die äußerst bewegte Silhouette der Kapuziner-Kirche mit ihren vier zwiebelbärmigen Turmdächern. Zwei schlanke Türme flankieren die Hauptfront, eine Laterne krönt die mittlere Kuppel, eine kleine Laterne sitzt auf der südöstlich angebauten Kapelle. Die bewegte Grundform der Kirche, verbunden mit der geschwungenen Linie der Dächer ergibt bei der Eindeckung ein merkwürdiges Zusammenstoßen von Massen. Das von der Rückseite gesehene male- rische Ganze regte Menzel zu einer Skizze an. (Architekturen v. A. v. Menzel, herausgegeben v. Arthur Biberfeld, bei Ernst Wasmuth.)

Treten wir in die Kirche, so überraschen uns die Pracht der Architektur und die Harmonie der Farben. Das Werk gehört zu den feinsten Schöpfungen des süddeutschen Rokoko, das bei allem Reichtum eine vornehme Eleganz zu wahren wußte; ein graugrüner Ton beherrscht das Ganze und mildert die Vergoldungen, den Glanz des Marmors und den Reichtum der Gemälde. Ueber dem Haupteingang trägt eine geschwungene, auf gekuppelten Säulen ruhende Empore die Orgel. Rechts sieht man eine entzückende verglaste Loggia mit reich verziertem Geländer. Prächtige Altäre schmücken die den Hauptaltarraum flankierenden 8 Pfeiler; etwas weniger glücklich ist der Chorabschluß mit dem Hauptaltar (siehe Bildbeilage).

Pilaster und Halbsäulen freier korinthischer Ordnung gliedern die Wände; über dem Haupteingang erstreckt sich auf den Gewölben eine phantastische Stuckdekoration, die in zarten, spielenden Kurven gemalte Felder einrahmt. Sämtliche Linien des Grundrisses sind geschweift, ihr Rhythmus erinnert an die genialsten Kompositionen Neumanns: Vestibül und Treppenhaus des Bruchsalers Schlosses, Kirche zu Neresheim u. a. m. Die Architektur sowie die Dekoration dieses Raumes gehören stilistisch dem hochentwickelten Rokoko an.

In auffallendem Widerspruch zu dem sprudelnden Charakter dieses Stiles steht die strenge Architektur der angebauten Kapelle. Hier ist der Innenraum im Geist des Klassizismus oder Stül Louis XVI. gehalten, die korinthischen Pilaster-Kapitelle sind nach dem antiken Schema behandelt, die Wandfüllungen rechteckig, mit ruhigen Girlanden dekoriert, die Bilder und Reliefs medaillonartig, in geometrischer Form eingerahmt. Da die Seitenkapelle durch eine weite Öffnung mit der Hauptkirche verbunden ist, so hat man in demselben Raum zwei Systeme von Dekoration nebeneinander, das Rokoko aus der Mitte und den Louis XVI.-Stil aus dem Ende des XVIII. Jahrhunderts, die so künstlerisch aneinander gereiht wurden, daß durchaus keine Disharmonie daraus entsteht.

Ist Balthasar Neumann als Urheber der Kirche in ihrer jetzigen Gestalt und der ganzen Anlage zu betrachten, so seien noch folgende Künstler als Mitarbeiter genannt: Die drei oberen Stationen stammen aus der Werkstätte der Auvera, einer Künstler-Familie, die Würzburg mit zahlreichen Bildwerken bereichert hat. Diese Familie diente durch vier Generationen der Kunst. Der erste unter ihnen ist Jakob van der Auvera, aus Mecheln gebürtig, er starb um 1760.

Johann Peter Wagner schuf die elf ersten Stationen, er trat 1756 das Amt eines Hofbildners als Nachfolger Jakobs van der Auvera an, er war 1730 in Klosterthal geboren und Schüler seines Vaters Thomas, er besuchte mit 17 Jahren die Akademie der Künste in Wien und bereiste Oesterreich, die Schweiz und die Niederlande.

Von ihm sind die Kinder-Gruppen und Vasen auf der Haupttreppe des Residenzschlusses und die großen Gruppen: Raub der Proserpina und Europa im Hofgarten. In Veitshöchheim führte er mehrere Arbeiten aus, u. a. das Diana-Bad.

Die reichen Stukkaturarbeiten in der Kirche sind wahrscheinlich dem Joseph Anton Bossi aus Porto bei Lugano zuzuschreiben; dieser Künstler wurde 1731 von Fürstbischof Friedrich Karl nach Würzburg gerufen, er hatte eine Schule von ausgezeichneten Stukkateuren, wie Pedrozzi, Gießhammer, Oeder, Kitzenbecher u. a. gebildet und führte mit ihnen die meisten Ausschmückungen in der Residenz und in den zahlreichen Kirchen Würzburgs aus; er starb 1764. Die Gemälde der Kirche stammen von dem Maler Matthäus Günther von Augsburg. — Lambert & Stahl.

hof wurde ein großer Teil des Geländes für den zukünftigen Haupt-Bahnhof, im besonderen für den sächsischen Güter-Bahnhof, frei gelegt, sodaß auch hier die Bauarbeiten im Laufe des Jahres 1906 in Angriff genommen werden konnten, indem mit der Herstellung von Schleusen-Anlagen und Erdschüttungen, sowie mit dem Bau der Güter-Anlagen und des Maschinen-Bahnhofes begonnen wurde.

Am 1. Oktober 1906 erfolgte die Verweisung des Berlin—Hofer Schnellzugs-Verkehres nach dem Bayerischen Bahnhof zu Leipzig, indem diese Züge von genanntem Zeitpunkte ab ohne Anlaufen des Berliner Bahnhofes über die östlichen preussischen und sächsischen Verbindungsbahnen geleitet wurden. Hieran schloß sich am 16. November desselben Jahres die Verlegung der Anschluß-Strecke der L. H. V. Verbindungsbahn an den Berliner Bahnhof. Der Verkehr der Personenzüge zwi-

das Arbeitsprogramm allenthalben erfüllt und es sind hierbei innerhalb des sächsischen Baubereiches ausgeführt worden: 2 156 000 cbm Erdbewegung, 52 500 cbm Brückenmauerwerk aller Art, 5000 t Eisenkonstruktion für Brücken und Dächer, 571 Stück Weichen, 147 700 m Gleisoberbau, 17 525 m Schleusen verschiedenen Pro-

Abbildung 1. Gesamtansicht.



Das Kärpfele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

Abbildung 3.

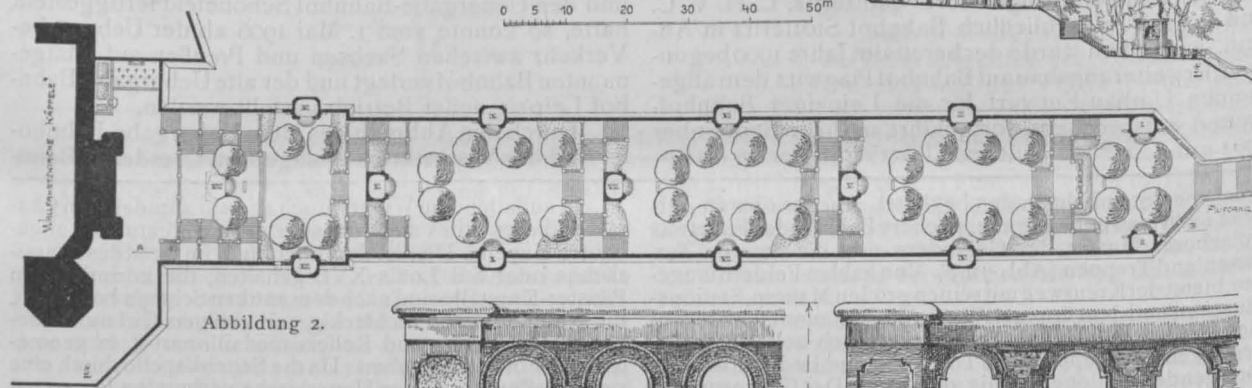
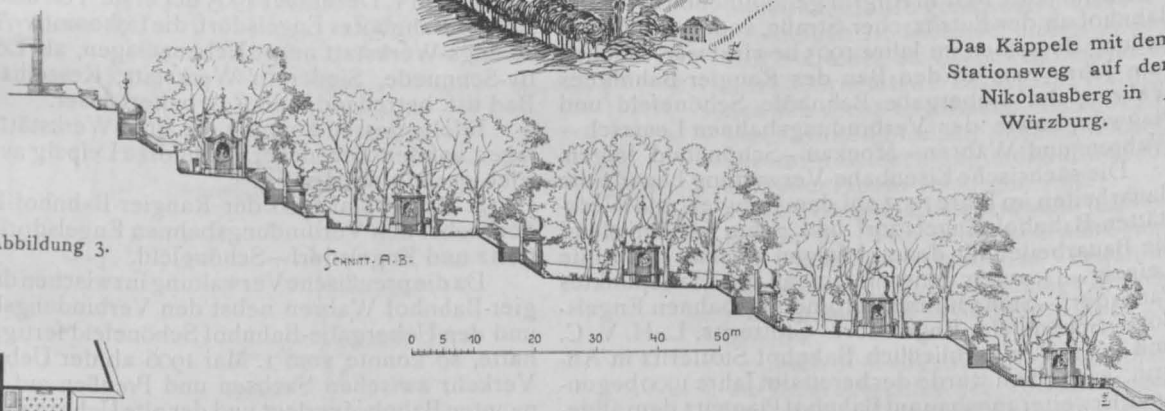
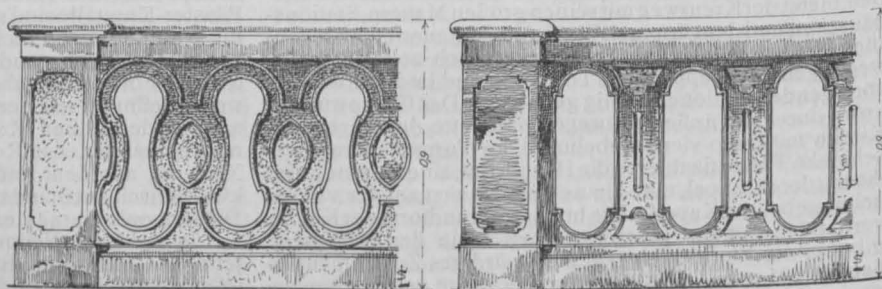


Abbildung 2.

schen dem Berliner Bahnhof und dem Bayerischen Bahnhof wird vermittels einer am Südende des Berliner Bahnhofes hergestellten Spitzkehre aufrecht erhalten.

Der zweite Teil des Werkstätten-Bahnhofes zu Engelsdorf — die Wagen-Ausbesserungswerkstatt nebst Nebenanlagen, als Wagenschmiede, Brett- und Material-Schuppen, Trockenkammern, Magazingebäude usw. umfassend — wurde im Oktober 1906 fertiggestellt.

Im Laufe des Jahres 1907 wurden weiter im Bau vollendet und in Betrieb genommen: Am 1. Mai 1907 der Bahnhof Plagwitz nebst der Verbindungsbahn nach Großschocher zum Anschluß der Neu-Anlage an die alte Gaschwitz—Plagwitzer Bahnlinie. Im Juni 1907 die Verlegung der Hauptgleise der Linie Leipzig—Dresden innerhalb des zukünftigen Hauptbahnhofes Leipzig, einschl. der veränderten Bahnsteig-Anlagen des Dresdener Bahnhofes. Am 1. Juli 1907 das neue Lagerhaus auf dem Güterbahnhof Leipzig II; am 1. Oktober 1907 der größte Teil des Bahnhofes Gaschwitz. Außerdem wurden auf dem Hauptbahnhof Leipzig im Laufe des Jahres 1907 die Erd-, Schleusen- und Oberbauarbeiten fortgeführt und verschiedene Gebäude errichtet. Die für den bis Ende des Jahres 1907 reichenden ersten Bauabschnitt vorgesehenen Arbeiten sind sonach sämtlich dem vereinbarten Bauplan entsprechend hergestellt,



Abbildungen 7 u. 8. Alte Balustrade auf der obersten, neue Balustrade der unteren Terrasse.

und 143 Gebäude verschiedener Größe. Hierfür standen sächsischerseits an Mitteln zur Verfügung: 1.—3. Baurate für die Leipziger Bahnhöfe 29 150 000 M. Für die Bahnhöfe Gaschwitz und Plagwitz 1 903 200 M. Forderung für den Werkstättenbahnhof

Engelsdorf	4 690 800 M.
„ Arbeiterhäuser	841 000 M.
„ das Elektr.-Werk I. Rate	1 600 000 M.

Sa. = 38 185 000 M.,

welche Beträge in den verflossenen 6 Baujahren zu- meist zur Ausgabe gelangten. Auf Grunderwerb ent- fallen hiervon etwa 11 868 700 M., sodaß für die bau- lichen Herstellungen 26 316 300 M. verbleiben, d. i. für jedes der 6 Baujahre im Durchschnitt rd. 4 400 000 M.

Mit dem Jahre 1908 sind nun die Bauarbeiten in den zweiten Hauptbauabschnitt eingetreten, der wie auch der dritte Bauabschnitt in der Hauptsache die Herstellung des neuen Empfangs-Gebäudes Leipzig nebst den Bahnsteiganlagen mit Bahnsteighalle, sowie der hiermit im Zusammenhang stehenden Nebenan- lagen umfaßt. —

(Fortsetzung folgt.)

Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. Die am 9. Jan. 1909 abgehaltene 3. ordentliche Versammlung wurde vom Vorsitzenden, Brt. Kräutle, mit einem kurzen Nachruf für den verstorbenen Geh. Brt. Holch eingeleitet, der dem Verein seit einer Reihe von Jahren angehörte. Den Vortrag des Abends, der ursprünglich von dem Dahingegangenen zugesagt war, hatte nunmehr Abt.-Ingen. Schwab übernommen, der auf Grund zahlreicher Pläne die neuen Hochbauten des erweiterten Bahnhofes Plochingen behandelte. Zunächst wurde das Verwaltungsgebäude besprochen, das eine Länge von 96 m, eine Tiefe von 15,2 m und einen Abstand von der Achse des Hauptgleises von 15 m aufweist und aus 5 Teilen besteht: 3 hochragenden mehrgeschossigen Giebelhäusern nebst den zwischenliegenden eingeschossigen Verbindungsbauten. Das Gebäude fällt gegenüber den früheren derartigen Ausführungen der Eisenbahn-Verwaltung, die größtenteils in Backstein gehalten sind, durch die angenehme Form seiner ganzen Erscheinung auf. Nicht nur zeigt das Äußere, das in Werkstein und Putz erstellt ist, eine vornehme Ruhe, sondern auch das Innere entspricht durchaus diesem Grundsatz und ermöglicht so ein leichtes Zurechtfinden der Reisenden. Bemerkenswert ist hier u. a. der Versuch, alle Stehschilder wegzulassen und die Bezeichnungen der Räumlichkeiten nur durch Aufschriften am Gebäude selbst anzubringen. Die Kosten des Ganzen betrugen 285 000 M., wovon die Gründung allein 10 000 M. erforderte. Für die Räumlichkeiten der Post, die früher im Verwaltungsgebäude untergebracht war, mußte wegen Platzmangel nun ein besonderes Gebäude erstellt werden. Des ferneren waren in nächster Nähe des Empfangsgebäudes noch ein Stations-Gefängnis sowie eine Reihe von Beamten-Wohnungen und Uebernachtungsgebäuden zu errichten. Alle diese Gebäude wurden massiv, in Werkstein und Putz, ausgeführt. Eine weitere Gruppe von Baulichkeiten ist durch den Lokomotivschuppen mit Drehscheibe, das Elektrizitätswerk, den Wasserturm sowie die Wagenreinigungs-Anstalt bezeichnet. Diese Gebäude wurden vorwiegend in Eisenbeton ausgeführt und mußten bei dem ungünstigen Untergrund sämtlich auf Eisenbeton-Platten, die auf Pfählen ruhen, gegründet werden. Für die letzteren wurde das System Dulac, das hierdurch in Württemberg weiteren Eingang gefunden hat, mit Erfolg verwendet. Der ringförmige Lokomotivschuppen ist für 8 Stände gebaut; für vier weitere ist außerdem die Gründung durchgeführt. Der Behälter des Wasserturmes ist nach Intze angeordnet und ruht nicht auf geschlossenem Unterbau, sondern auf zwei Reihen von je 8 Pfeilern. In vorbildlicher Weise und mit Verwendung aller modernen Erregenschaften ist die Wagen-

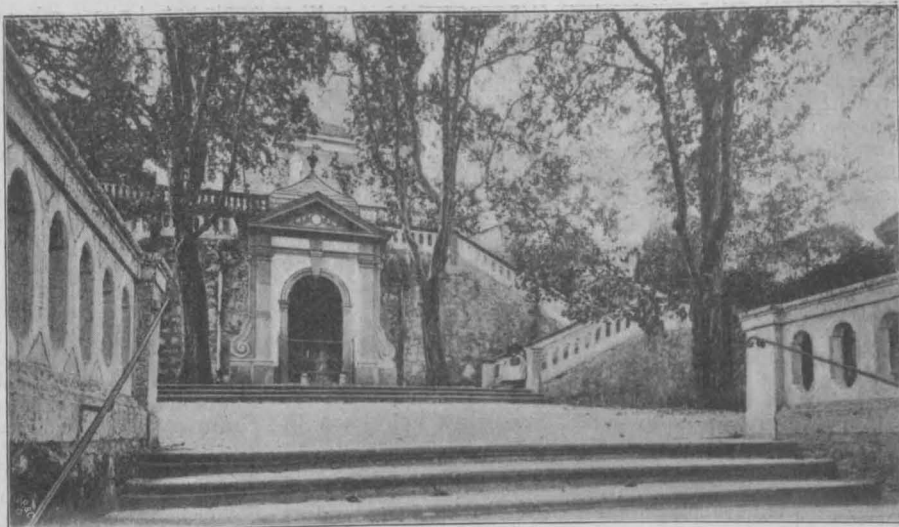


Abbildung 6. Letzte Station.



Abbildung 5. Fünfte Terrasse.



Abbildung 4. Untere Terrasse.

Das Kappelle mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

reinigungsanstalt ausgeführt, bei welcher täglich bis zu 80 Wagen gereinigt werden können; die Abfallstoffe werden als Dünger für die Landwirtschaft benutzt. Schließlich ist noch die in Holzfachwerk und mit ausgefugtem Riegelmauerwerk erstellte Güter-Sammelstelle erwähnenswert, sowie eine Gruppe von Arbeiterhäusern, die wegen der ungenügenden Anzahl verfügbarer ortsansässiger Arbeitskräfte sowie wegen der ungünstigen Wohnungsverhältnisse für Neuzuziehende notwendig geworden sind. Der ganze Bahnhofs-Umbau wurde unter der Oberleitung von Brt. Kräutle durch die am 1. April 1900 in Plochingen errichtete Bahnbau-Inspektion unter Bauinsp. Weigelin, dem seit 1903 für die Hochbauten noch Abt.-Ing. Schwab beigegeben war, ausgeführt; als künstlerischer Berater war Prof. Theod. Fischer tätig und seinem Einfluß vor allem ist es zuzuschreiben, daß nicht nur wie sonst Zweckbauten geschaffen wurden, sondern auch das Auge und das künstlerische Empfinden zu ihrem Rechte kommen. — W.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 8. Febr. 1909. In dieser Versammlung sprach Hr. Ob.-Ing. Wilh. Ewald über den Panama-Kanal, der durch zahlreiche Karten und Pläne erläutert war. Redner verurteilte in ungewöhnlich scharfer Weise das Unternehmen des Panama-Kanales, besonders des jetzt in Ausführung begriffenen Schleusen-Kanales. Der Vortragende, der 48 Jahre im Ausland als Eisenbahn- und Hafenbau-Ingenieur tätig gewesen ist, und zwar auch am Panama-Kanal bei der französischen Gesellschaft, skizzierte zunächst kurz die Geschichte der Seekanäle und ging dann zu der Arbeit der französischen Panama-Kanal-Gesellschaft über. Eine aus ersten Vertretern des Faches bestehende internationale Kommission prüfte 1879 die 11 von Lucien Wyse, einem amerikanischen Verwandten Napoleons III., ausgearbeiteten Kanalpläne und befürwortete den von Colon nach Panama in Spiegelhöhe des Atlantischen Ozeans ohne Schleusen. Die Kosten waren auf 900 Mill. Frs., die Bauzeit auf 8 Jahre veranschlagt. Der Bau wurde 1881 begonnen, doch schon 1888, als erst ein Fünftel des Erdaushubes fertig war, fallierte die Gesellschaft. Die Arbeiten wurden eingestellt und ein Prozeß gegen Lesseps, gegen den Minister Bailhaut und viele Andere angestrengt; manche flüchteten, andere begingen Selbstmord, Lesseps und fünf andere wurden verurteilt.

Nach langen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten, welche inzwischen an dem Bau eines anderen Kanales durch den Nicaragua-See begonnen hatten, übernahmen die Amerikaner die Aktiva des Panama-Kanales für etwa $2\frac{1}{2}\%$ des dafür aufgewendeten Kapitals. Die Regierung von Columbia machte Schwierigkeiten mit der Verlängerung der Konzession und vor allem mit der Gewährung einer Souveränität über eine breite Zone am Kanal, die Staaten jedoch halfen sich mit der Anerkennung des Abfalles des Staates Panama von der Bundes-Republik Columbien.

Seit 1906 arbeiten die Amerikaner an einem Schleusen-Kanal, den Roosevelt gegen das Gutachten einer Internationalen Kommission von Ingenieuren beim Kongreß durchgesetzt hatte. Heute ist der neugewählte Präsident Taft in Panama, um zu prüfen, ob man doch nicht besser wieder zu dem anfänglichen Niveau-Kanal zurückkehren sollte. Große Binnenseen, darunter einer von 280 qkm Fläche, sollten für den Schleusen-Kanal aufgestaut werden, während doch ein solcher in Nicaragua, viel größer, schon vorhanden ist. Eine weitere Milliarde wäre unnütz ausgegeben.

Der fertige Kanal kann bei weitem nicht eine so große Bedeutung für die Schifffahrt haben wie der Suez-Kanal, denn dieser dient dem Verkehr zwischen Europa und einer 600 Mill.-Bevölkerung in Asien mit zahlreichen produktiven Zwischenstationen im Mittelmeer, während das Einflußgebiet des Panama-Kanales auf die Pazifische Küste Amerikas beschränkt bleibt, wo eine verschwindend kleine Bevölkerung lebt und leben kann. Daher ist auch der zu erwartende Verkehr kaum imstande, auch nur $\frac{1}{10}$ der Verzinsung und Amortisation des mehrfachen Milliarden-Kapitals zu decken. Es bliebe also nur seine Bedeutung für die Marine im Kriegsfall; doch auch diese dürfte nicht so absolut entscheidend sein. Unsere großen Reedereien, voran die Hapag, die größte und rührigste der Welt, werden auch durch eine etwaige Sperrung des Kanales durch hohe Tarife nicht in ernste Verlegenheit geraten. Schon jetzt ist ein glatter interozeanischer Verkehr über Tehuantepec im Gange. —

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung vom 9. März, unter Vorsitz des Dr.-Ing. Schroeder, sprach der Privat-Dozent an der Technischen Hochschule Berlin, Hr. E. C. Zehme, über den Bau elektrischer Hauptbahnen in den Vereinigten Staaten auf Grund einer Studienreise in den Vereinigten Staaten.

Die Amerikaner haben sich den elektrischen Betrieb auf ihren Hauptbahnen in weit höherem Maße nutzbar gemacht, als irgend ein anderes Land. Doch gibt es elektrische Hauptbahnen im Sinne des durchgehenden Verkehrs

auch bei ihnen noch nicht. Der elektrische Betrieb beschränkt sich vielmehr auf den Vorortverkehr, auf abgetrennte selbständige Strecken und auf die Zugförderung im Weichbilde großer Städte, wo die Behörde den Dampftrieb untersagte. Daneben bestehen die mit Rücksicht auf ihre hohe Fahrgeschwindigkeit zwischen 75 und 100 km in der Stunde auch gewissermaßen als Hauptbahnen anzusehenden Städtebahnen, welche sich in einigen Staaten zu dichten Netzen, doch ohne Durchgangsscharakter entwickelt haben.

Unter den erstgenannten Bahnen sind die New-York-Zentral-Bahn mit 93 km elektrischer Streckenlänge, die New-Haven-Bahn mit 94 km elektrischer Streckenlänge und die Pennsylvania-Bahn mit zusammen 191 km besonders erwähnenswert. Ihre Lokomotiven übertreffen mit ihrem Triebgewicht von 60 bis 80 t und vor allem hinsichtlich ihrer Leistung von 2000 bis zu 3000 PS. die schwersten Dampf-Lokomotiven der Gesellschaften, beanspruchen dabei weniger Raum auf den Bahnhöfen, sind jederzeit und nach beiden Fahrtrichtungen betriebsfähig, erfordern weniger Ruhezeit für Untersuchungen und Ausbesserungen und sind in der Bedienung einfacher und sicherer. Der elektrische Betrieb hat es der Pennsylvania-Bahn jetzt auch ermöglicht, ihre bisher in New-Jersey endende Hauptlinie durch zwei unter dem Hudson angelegte Röhren-Tunnel in das Geschäftsviertel New-Yorks einzuführen, wo sie einen neuen Riesen-Bahnhof anlegt. Zu diesem werden dann auch von der anderen Seite her die Long Island-Linien der Gesellschaft unter dem East River herangeführt.

Der elektrische Betrieb bringt bei 10 Pf. Stromkosten für die Kilowattstunde (einschl. sämtlicher Kosten) gegenüber dem Dampftrieb eine Gesamtersparnis von 19 % mit sich. Als Stromarten kommen neben Gleichstrom von 600 bis 750 Volt Spannung einphasiger Wechselstrom von 6000 bis 11000 Volt Fahrdrahtspannung zur Anwendung. Letzterer wird bei ausgedehnten Netzen und langen Arbeits-Uebertragungen bevorzugt.

Redner unterwarf die von ihm besichtigten Anlagen und deren einzelne Bestandteile, nämlich Kraftwerke, Stromleitungen und Fahrbetriebsmittel, an der Hand von Zahlen und zahlreichen Lichtbildern einer kritischen Betrachtung, aus der sich allgemeine Gesichtspunkte für den Entwurf und Bau ähnlicher Betriebe ergaben. —

In der Sitzung vom 20. April, unter Vorsitz des Dr.-Ing. Schroeder, hielt Hr. Ing. Joh. Zacharias einen durch Lichtbilder, Modelle und Zeichnungen erläuterten Vortrag über „Elektrische Uhren mit besonderer Berücksichtigung der für die Eisenbahnen“. Nach einem kurzen geschichtlichen Ueberblick der Entwicklung der elektrischen Uhren schildert der Vortragende die Schwierigkeiten, die in der Herstellung und im Betrieb solcher Zeitmesser zu überwinden waren und geht dann zur Besprechung der verschiedenen Uhrenarten der Haupt- und Nebenbahnen über. Besonders die Eisenbahnen haben schon frühzeitig die Vorteile der elektrischen Zeitverteilung erkannt und sie nicht allein auf einzelnen Bahnhöfen, sondern seit Jahren im gesamten Staatsbahnbetrieb zur täglichen Uebermittlung der „Mittleuropäischen Zeit“ eingeführt. In den letzten Jahren sind derartige Fortschritte in der Anlage von Uhrnetzen und im Betrieb von Einzeluhren, Signaluhren usw. gemacht worden, daß man heute die höchsten Anforderungen durch solche Anlagen befriedigen kann. In Charlottenburg kommt z. B. eine Anlage mit etwa 3000 Uhren demnächst zur Ausführung, bei der die Genauigkeit der einzelnen Uhren etwa ein Zehntel Sekunden betragen wird. Auch die durch Elemente betriebenen Einzeluhren sind heute derartig zuverlässig, daß die von Hand aufzuziehenden Uhren alsbald veraltet sein dürften. Den elektrischen Zeitmessern gehört die allernächste Zukunft und für die Eisenbahnen sind sie bereits unentbehrlich.

Im Anschluß hieran sprach Hr. Ing. Dopp über neue verbesserte Federzeiger-Schnellwagen für Stück- und Eilgutabfertigung, die namentlich auf Berliner Bahnhöfen schon in großem Umfang verwendet werden und sich dort als zuverlässig und gegenüber den Gewichts- und Hebelwagen die Wiegearbeit wesentlich beschleunigend bewährt haben. —

Vermischtes.

Aufruf zur Errichtung einer Schäfer-Büste. Unzähligen Fachgenossen hat Karl Schäfer den Grund zu ihrer künstlerischen Bildung gelegt. Indem er als der Erster einer den Blick auf den Wert und die Bedeutung unserer heimischen Kunst lenkte, hat er lehrend und schaffend auf die fortschreitende Bewegung der Baukunst maßgebenden Einfluß ausgeübt und ihr den Weg zu weiterer Entwicklung gewiesen. Dazu war es ihm in seltenstem Maße gegeben, durch den Zauber seiner kraftvollen Persönlichkeit die Herzen seiner Schüler an sich zu ziehen und für den ganzen Lebensweg mit Begeisterung zu erfüllen.

Dem verewigten Meister gilt es, ein würdiges Denkmal auch für die Nachwelt zu errichten. Die unterzeichneten Verewhrer und Schüler Schäfers fordern hierdurch zur Stütung einer Schäfer-Büste auf, welche mit Genehmigung des hohen Senates der Königlich-Technischen Hochschule zu Berlin im Lichthofe der Hochschule aufgestellt werden soll.

Beiträge bitten wir an Hrn. Bureau-Assistent Kuckert (Adr.: Technische Hochschule, Charlottenburg, Berliner Straße 171/172) senden zu wollen. Ueber die eingegangenen Beiträge wird öffentlich Rechnung gelegt werden.

Berlin, im April 1909.

Geh. Brt. Prof. Richard Borrmann, Rektor der Techn. Hochschule zu Berlin; Brt. Ludwig Dihm, Berlin; Prof. Hugo Hartung, Dresden; Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl, Charlottenburg; Geh. Ob.-Brt. Oskar Hoffeld, Berlin; Geh. Brt. Otto March, Charlottenburg; Geh. Hofrat Dr. Adolf v. Oechelhäuser, Karlsruhe; Prof. Friedrich Ostendorf, Karlsruhe; Prof. Dr. Friedrich Seeßelberg, Berlin; Magistrats-Brt. Prof. Otto Stiehl, Steglitz; Ob.- u. Geh. Brt. Dr.-Ing. H. Josef Stübgen, Berlin; Winkl. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Georg Thür; Prof. Karl Weber, Danzig.

Adler-Gedenk-Feier. Die Technische Hochschule in Charlottenburg, der „Architekten-Verein“ zu Berlin und die „Vereinigung Berliner Architekten“ veranstalten am Sonntag, den 23. Mai, mittags 12 Uhr in der grossen Halle der Technischen Hochschule in Charlottenburg für den Wirklichen Geheimen Oberbaurat Professor D. Dr.-Ing. Friedrich Adler eine Gedenkfeier. Nach einer Ansprache des Vorsitzenden des Architekten-Vereins, Geh. Brt. Saran, folgt die Gedächtnisrede des Rektors der Technischen Hochschule, S. Magn. Rich. Borrmann. Zum Schluß spricht namens der ehemaligen Schüler Ministerial- und Oberbaurat Hinckeldeyn, Exzellenz. Vor und nach der Feier Gesänge des Mengewein'schen Chores.

Ein Gang durch die VIII. Internationale Kunst-Ausstellung in Venedig. Der Architekt und Kunstfreund, der im Jahre 1909 seine Schritte nach Italien lenkt, sollte nicht versäumen, der Ende April in den Giardini Publici in Venedig eröffneten VIII. zwischenvölklichen Ausstellung einen Besuch abzustatten, für welchen ihm die nachfolgenden Zeilen einen Ueberblick und Wegweiser gewähren mögen.

Der Weg zu dem genannten, an Zedern, Lorbeer und Blumenpracht reichen Park auf der südöstlichen Landzunge der Dogenstadt ist ebenso lohnend, als kurz und unfehlbar, denn der vor der Piazzetta beim Dogenpalast anliegende Vaporetto bringt ihn, der schönen riva dei schiavoni entlang, in 10 Minuten an die Pforten des längs des canale S. Elena auf dreieckiger Baustelle errichteten, sonst schlichten, aber durch einen achtsäuligen farbenfrohen, maßvoll mit Gold gehobenen Porticus zugänglichen palazzo del esposizione und zu den 4 ihn umgebenden Pavillons Belgiens, Ungarns, Englands und der Münchener Sezession.

Durch die Palmen und Blumen des Vorraumes betritt er die achteckige sala della cupola, welche G. Chini mit Darstellungen aus den acht Haupt-Abschnitten der Kunst-Geschichte sehr wirkungsvoll ausgemalt hat. Sie ist der Vorraum des großen, von Aristide Sartorio mit der „decorazione pittoresca“, einer vom König von Italien der Stadt Venedig gespendeten Darstellung des „Gedichtes des Menschlichen Lebens in den Mythen des klassischen Altertums“ geschmückten Zentral-Saales, um den sich die 37 internationalen, nationalen und die Säle einzelner Künstler-Gruppen reihen. Dazu treten die zahlreichen Räume, welche die sogenannte „mostra individuale“ italienischer und solcher auswärtiger hervorragender Künstler füllen, welche die Kommission als Ehrengäste zu solch' bevorzugter Beteiligung eingeladen hat. In dem sich ihnen anschließenden Raum bringen die in Paris lebenden Amerikaner meist virtuos gemalte nackte menschliche Körper zur Schau, unter denen die vielbewunderte „donna nuda“ von Friesecke stets eine Schar von Schaulustigen um sich sammelt. Von Plastiken ragt in diesem Teil des Palastes Calandra's lebensvolle „Quadriga“ hervor, das Gipsmodell von Zanardelli's Monument in Brescia.

Weitere italienische Sonder-Aussstellungen bringen Ettore Tito, C. Innocenti, Cairati, Giardi, Talone, Palizza, † Pasini und Andere; ihnen schließen sich die großen internationalen Säle an, in denen die Namen Klinger, Liebermann, Thoma, Whistler, Herkomer, Trubetzkoi, Rodin, Meunier, Bermann und andere würdig vertreten sind, wobei leider freilich manch' uns lieber Künstlername fehlt. Alle bedeutenden unter den in 1300 Werken Vertretenen, von denen allein über 650 auf Italien entfallen, hier zu besprechen, ist unmöglich; wir müssen uns auf die Hervorhebung der vier schon erwähnten Ehrengäste beschränken:

Der mit Recht gepriesenste der Pariser, der Kolorist P. A. Besnard, ist mit 50 durchweg bedeutenden Gemälden verschiedener Gattung vertreten, unter denen die Porträts, besonders das Bildnis seiner Gattin und hervorragender Per-

sönlichkeiten der Pariser Regierungs-, Finanz- und Kunstwelt besonders Eindruck machen; daneben zeigen Tierstücke großen Maßstabes Besnard's Meisterschaft in vollem Lichte. Einen unbestritten würdigen Nebenbuhler findet er in Anders Zorn, dem temperamentvollen Schweden, dessen Bildnisse der Stockholmer Königsfamilie, voran König Oskar (†) und Prinz Carl, größte Anziehungskraft ausüben, wie nicht minder die Bronzestatue Gustav Vasa's.

Zur Genugtuung der deutschen Besucher vermochte diesen beiden Großen unser Vaterland in Franz von Stuck einen Ebenbürtigen zur Seite zu stellen und nicht nur durch seine berühmten älteren Meisterwerke, wie die „Sünde“ und die „Sphinx“, sondern in wuchtigster Wirkung durch den „Crucifixus“, den „Krieg“, die „Amazone“, die Bronzen „Beethoven“, „Der Centaur“ und vieles andere sich als den wohl Bedeutendsten der Aussteller zu rechtfertigen. Doch darf über diesem Gewaltigen sein Geistesverwandter, der Skandinavier P. Sev. Kroyer, gewiß nicht zu wenig geschätzt werden. Dessen „Quartett im studio“, die „Börse in Copenhagen“, das „Künstler-Gastmal“, besonders aber die Bildnisse seiner schönen Gattin und des geleierten Dramatikers Björnsterne Björnson finden ungeteilte Bewunderung.

Noch bleiben die freistehenden Pavillons zu beiden Seiten des Haupt-Palastes zu würdigen. Der flotteste derselben ist in der äußeren Erscheinung zweifellos der von Moroti entworfene Ungarische, der durch die Mannigfaltigkeit des Grundrisses auffällt. Im Inneren machen sich Benczurs „Narziß“ und die vorzüglichen Porträts des „Kardinals Heynald“, sowie des „Grafen Schönborn“ von Muncaczy und Laslò geltend. Ein um so nüchterneres Gegenstück im Äußeren und in der Ausstattung bringt England in seinem Nachbar-Pavillon, dessen innerer Gehalt aber durch herrliche Aquarelle Bartletts, Miß Cameron's, Goodvins u. A. entschädigt, sowie durch die vorzüglichen Porträts Mackies und Guthrens.

Für uns Deutsche ist natürlich der vierte der Padiglione, den die Münchener Sezession durch Donghi errichten und durch Bruno Paul musterhaft ausstatten ließ, der anziehendste, weil er auch Meisterwerke erster Klasse aufweist, wie die glänzende Kollektion Albert Kellers, die herrlich gemalten Akte Habermann's, die Porträts Sambergers u. A. m., die mit Franz v. Stuck uns Deutsche in die beneidenswerte Lage setzen, auf den Sieg unseres Vaterlandes auf der VIII. internationalen Kunst-Ausstellung stolz zu sein.

Gerstner.

Zur Wertschätzung technischer Arbeit und des Techniker-Standes. Eine Anzeige des Magistrates Strausberg, einer aufstrebenden Stadt im Vorort-Verkehr von Berlin, „die demnächst Wasserleitung und Kanalisation einrichten wird“, teilte mit, daß sich daselbst „für einen erfahrenen, älteren Techniker (eventl. Maurer- oder Zimmermeister, höheren Baubeamten a. D.)“ Gelegenheit biete, durch Bearbeitung der Baupolizeisachen, Beaufsichtigung städtischer Bauten usw. sich dauernde Stellung, „bezw. ein Nebeneinkommen zu verschaffen“. Ließ schon diese Art der Ausschreibung vermuten, daß hier möglicherweise ein guter Wille vorhanden ist, daß es aber an jeglicher Art Kenntnis und Wertschätzung des technischen Berufes fehlt, so brachten die erbetenen Bedingungen für die Stelle die Gewißheit hierfür. Sie lauten: „Der technische Beirat übernimmt die Verpflichtung, alle im Geschäftskreise der städtischen Bauverwaltung von Strausberg vorkommenden Arbeiten bautechnischer Natur, die Anfertigung von Kostenanschlägen und der erforderlich werdenden Zeichnungen für städtische Bauarbeiten, die Beaufsichtigung dieser Arbeiten, die Prüfung der Rechnungen für die Bauverwaltung der Stadt, die technische Prüfung von Baukonsensgesuchen und Zeichnungen, welche der städtischen Polizeiverwaltung zur Genehmigung eingereicht werden, die Rohbau- und Gebrauchsabnahme der innerhalb des städtischen Verwaltungsgebietes zur Genehmigung und Fertigstellung gelangenden Bauarbeiten, sowie den hiermit verknüpften Schriftwechsel für eine Pauschalentschädigung von — 1200 Mark —, buchstäblich: Eintausend zweihundert Mark fürs Jahr auszuführen. Bei städtischen Bauten, deren Wert den Betrag von 10000 Mark übersteigt, erhält der technische Beirat für die von ihm auszuführenden technischen Arbeiten eine zwischen ihm und dem Magistrat vorher zu vereinbarende Sondervergütung. Der technische Beirat verpflichtet sich ferner, für hiesige Privatbauherren Arbeiten der oben erwähnten Art nicht auszuführen. Die beiderseitige Kündigungsfrist beträgt 3 Monate.“

Da in der Anzeige Wasserleitung und Kanalisation besonders erwähnt sind, so dürfte dem Bewerber auch die Aussicht bei diesen Arbeiten zur Pflicht gemacht werden; und da das feste Gehalt nur 1200 M. beträgt, so wird man daraus schließen dürfen, wie hoch etwa die Sondervergütungen in Aussicht genommen werden würden. Aus der Beilage 11 zur „Deutschen Bauzeitung“ vom 17. März d. J. haben

die Leser ersehen, daß der Tagelohn für Maurer in Berlin 1908 6,75 M. beträgt; bei 300 Arbeitstagen im Jahre würde sich das feste Gehalt des technischen Beirates von Strausberg auf 4 M. im Tage stellen. Eine entsprechende Belehrung des Magistrates von Strausberg über die Bewertung technischer Arbeit scheint uns daher dringend erwünscht. —

Das Bürgerhaus in der Schweiz. Im Anschluß an unsere entsprechende Veröffentlichung in No. 34 erhalten wir die Mitteilung, daß vermutlich bereits im September d. J. der I. Band des Werkes, der den Kanton Uri behandelt, im Verlag von Helbing & Lichtenhahn in Basel erscheinen wird. Diesem Bande sollen alljährlich ein bis zwei Bände folgen. Das Material für die Herausgabe der Kantone St. Gallen und Unterwalden ist dem Abschluß nahe, das der Kantone Schwyz, Freiburg und Solothurn zu bearbeiten begonnen worden. —

Literatur.

Meyers kleines Konversations-Lexikon. Siebente, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage in sechs Bänden. Fünfter Band: Nordkap bis Schönbein. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1908. Preis 12 M.

Der zum Schluß des Jahres 1908 erschienene fünfte Band des in siebenter Auflage auf sechs Bände erweiterten Lexikons, dessen Schlußband für die nächste Zeit angekündigt ist, ist gleich den übrigen Bänden ein interessantes Beispiel für die Möglichkeit, eine ungeheure Summe von Wissen auf den engsten Raum zusammenzupressen. In textlicher Hinsicht ist das Notwendige in den auf die kürzeste Form gebrachten Artikeln gegeben, das für eine flüchtige Orientierung genügt. Das Kartenmaterial auch dieses Bandes ist vortrefflich, die farbigen Tafeln sind meist sehr schön. Für unser Arbeitsgebiet dürfen in dieser Beziehung die 4 Tafeln „Ornament“ neben den schönen farbigen Tafeln des naturwissenschaftlichen Gebietes ganz besonders zu erwähnen sein. Auch den schwarzen Abbildungen ist erhöhte Sorgfalt zugewendet, es sei nur auf die doppelseitigen Tafeln „Renaissance“, „römische Kunst“ hingewiesen. Man wird mit Freuden die Wahrnehmung machen, daß der ungenügende Holzschnitt früherer Auflagen mehr und mehr durch gute Autotypen ersetzt wird. Die Anordnung des Satzes ist durch die starke Hervorhebung der Stichworte ungemein übersichtlich, was in der kleinen Auflage, in der sich die Stichworte so sehr zusammendrängen, von größerer Bedeutung ist, wie bei der großen Auflage. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Schloßbrunn-Anlagen Karlsbad. In diesem auf deutsch-österreichische und im Ausland lebende deutsche Architekten, die österreichische Staatsbürger-Eigenschaft besitzen, beschränkten Wettbewerb, der wohl vorbereitet ist, ist den Bewerbern eine sehr schwierige aber anregende Aufgabe gestellt, deren Lösung ohne eine örtliche Besichtigung kaum in zufriedenstellender Weise möglich sein dürfte. Es handelt sich nach Beseitigung der bestehenden hölzernen Bauhütte am Schloßbrunnen um die Anlage einer Brunnenhalle für den Schloßbrunnen, die im Untergeschoß mindestens 300 qm groß ist. In zweiter Linie ist ein möglichst bequemer Ausgang von dieser Brunnenhalle zum Schloßberg durch eine Rampe oder eine Treppen-Anlage, oder durch eine Verbindung von beiden zu schaffen. In dritter Linie sind Entwürfe für die Gestaltung des Geländes zwischen dem Schloßberg-Ausgang, der Marktbrunn-Kolonnade und der neuen Anlage aufzustellen. Der Stil der ganzen Anlage ist freigestellt; Bedingung ist jedoch die Erhaltung des bestehenden malerischen Charakters der Felspartien, der, wenn möglich, durch die geplanten Bauten noch gehoben werden soll. Für die Arbeiten steht eine Bausumme von 140000 K. zur Verfügung. Hauptzeichnungen 1:100, charakteristische Teile 1:50. Es ist beabsichtigt, einen der Verfasser der preisgekrönten Entwürfe mit der Ausarbeitung der Einzelpläne zu betrauen. Die Bauleitung kann infolge der geologischen Verhältnisse des Baugeländes nur von Technikern ausgeübt werden, die mit den örtlichen Bedingungen vertraut sind. —

Wettbewerb betr. Umbau des Künstlerhauses Berlin. Der „Verein Berliner Künstler“ hatte unter seinen Mitgliedern einen Ideen-Wettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung von Vorschlägen für eine Abänderung der Vorgartenanlage, Ueberdachung der Freitreppe und andere Anordnung der inneren Räumlichkeiten im Erdgeschoß. Zur Preisverteilung waren 2 Ehrenpreise — Kunstwerke — bereitgestellt. Dem Preisgericht gehörten der Vorstand und die Vertrauensmänner des Vereins an. In seiner Sitzung vom 4. d. M. hat es beschlossen, die Preise dem Entwurf „Laubenkolonie“ von Prof. Bruno Möhring und dem Entwurf „Mehr Licht“ von Prof. Mat. Wiese zuzuerkennen. Außerdem fand der Entwurf mit dem Kennwort „Robert“ Anerkennung. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Gestaltung des Marktplatzes und des an diesem zu errichtenden Rathauses in Herne i. W. erläßt der Magistrat zum

15. Juli d. J. für im Deutschen Reich ansässige deutsche Bewerber. Es gelangen ein I. Preis von 1200, ein II. Preis von 800 und zwei III. Preise von je 500 M. zur Verteilung. Zum Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 250 M. stehen 1000 M. zur Verfügung. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Stadtbrt. Lampe, Arch. Hoppe, Bmstr. Fuchs in Herne, Prof. Dr. Gabr. v. Seidl in München, Prof. Schulze-Naumburg in Saaleck und Reg.-Bmstr. Moritz in Köln. Als Ersatzleute sind u. a. bezeichnet die Hrn. Prof. Dr. Theod. Fischer in München, Beigeordn. Rehorst in Köln und Bauinsp. Thierbeck in Bochum. Unterlagen gegen 5 M., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt Herne. —

Ein Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für die Bebauung der Rudolf von Bennigsen-Straße in Hannover wird für die im Deutschen Reiche ansässigen Architekten zum 1. Dez. d. J. erlassen. 5 Preise von 5000, 4000, 3000 und zweimal 1500 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Stadt-Ob.-Brt. Dr. Wolff, Arch. Friedrichs, Stadtbauinsp. de Jonge und Prof. Klingholz in Hannover, sowie Prof. Pützer in Darmstadt. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt Hannover. —

Wettbewerb der Kunst-Plastik-Gesellschaft in Frankfurt a. M. Dieses S. 716, Jahrgang 1908 besprochene Preisausschreiben hat zur Einsendung von 119 Entwürfen geführt. Von diesen wurden bei der Beurteilung zunächst 49, dann weiter 39 Entwürfe ausgeschieden. Unter den verbleibenden Arbeiten erhielt den I. Preis von 500 M. der Entwurf des Hrn. Rob. Gerlach in Wien; den II. Preis von 300 M. errang ein Entwurf der Hrn. Georg Leimer und C. Hoffmann in Mainz; der III. Preis von 200 M. wurde dem Entwurf des Hrn. Ludw. Grüder in Frankfurt a. M. zuerkannt. Da nach der Ansicht des Preisgerichtes das Ergebnis des Preisausschreibens ein erfreuliches genannt werden kann, so wurden eine große Reihe von Entwürfen zum Ankauf empfohlen und von der ausschreibenden Firma auch zum Preise von je 75 M. angekauft. Es betrifft dies Entwürfe der Hrn. M. Wolff in Offenbach, A. Nietzsche in Dresden, G. Schaale in Pasing, A. Morgenstein in Dresden-Plauen, G. Jourdan in Schwäb.-Gmünd, J. Basseches-Bugwart in Buxtehude, H. Winkler in Karlsruhe, B. Mauder in München, A. Wallmann und O. Tauchnitz in Hamburg, den Entwurf „Vielfach verwendbar“ eines noch unbekannten Verfassers, 3 Entwürfe des Hrn. T. Petry in Ehrhgang bei Trier, 2 Entwürfe des Hrn. Jos. Zotti in Wien, ferner Entwürfe des Hrn. F. Helmke in Düsseldorf, O. Zieler in Schöneberg, F. Richter in Dresden, W. Wiesinger in Leipzig, K. Zeller in Heilbronn, H. Dötsch in München, J. Sykora in Wien, W. Lehmann und K. Helbig in Offenbach, E. J. Morgold in Wien, sowie je 2 Entwürfe von G. und L. Hesse in Wolfenbüttel und H. Stav in Kiel.

Eine Ausstellung, jedoch nicht sämtlicher Entwürfe, findet bis mit 29. Mai d. J. in den Geschäftsräumen der Gesellschaft in Offenbach a. M., Strahlenbergerstr. 32 statt. —

Wettbewerb Altenheim Tenever. Ueber die Austragung dieses Wettbewerbes, dessen Ausschreibung wir nicht ohne einige kritische Bemerkungen lassen konnten, die S. 12 d. Jhrg. wiedergegeben sind, sind in hohem Grade erfreuliche Umstände zu berichten, insofern, als zu den in Aussicht gestellten 3 Preisen von 2000, 1500 und 1000 M. ein weiterer Preis von 1000 M. verliehen und die Summe für Ankäufe von Entwürfen von je 500 auf 750 M. erhöht wurde. Dieser, bis jetzt vereinzelt dastehende, mit besonderem Dank zu begründende Entschluß des Vorstandes der Egestorff-Stiftung in Bremen, der im Laufe der Preisgerichts-Sitzungen gefaßt wurde, ist gereift angesichts des „ungewöhnlich reifen und erfreulichen Durchschnitts-Wertes“ der Entwürfe und an ihm haben die dem Baufach angehörenden Mitglieder des Preisgerichtes, die Hrn. Ehrhardt, Högg und Mänz in Bremen, sicher den ersten Anteil. Es liefen rechtzeitig 61 Entwürfe ein. Den I. Preis von 2000 M. errang Hr. Gregor Werner Heyberger; den II. Preis von 1500 M. gewannen die Hrn. Dietrich Luley, Johannes Rohmann und Georg A. Smidt; die beiden III. Preise von je 1000 M. die Hrn. August Abbehusen in Gemeinschaft mit Otto Blendermann, und Heinz Stoffregen. Um je 750 M. wurden angekauft die Entwürfe der Hrn. Hugo Wagner, Heinr. W. Behrens, Mansuet Frank und Boy Paysen. Der Wettbewerb war auf die im Bremer Staatsgebiet geborenen oder dort ansässigen Architekten beschränkt. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 16. Mai im Gewerbe-Museum Bremen öffentlich ausgestellt. —

Inhalt: Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten. — Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg. — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

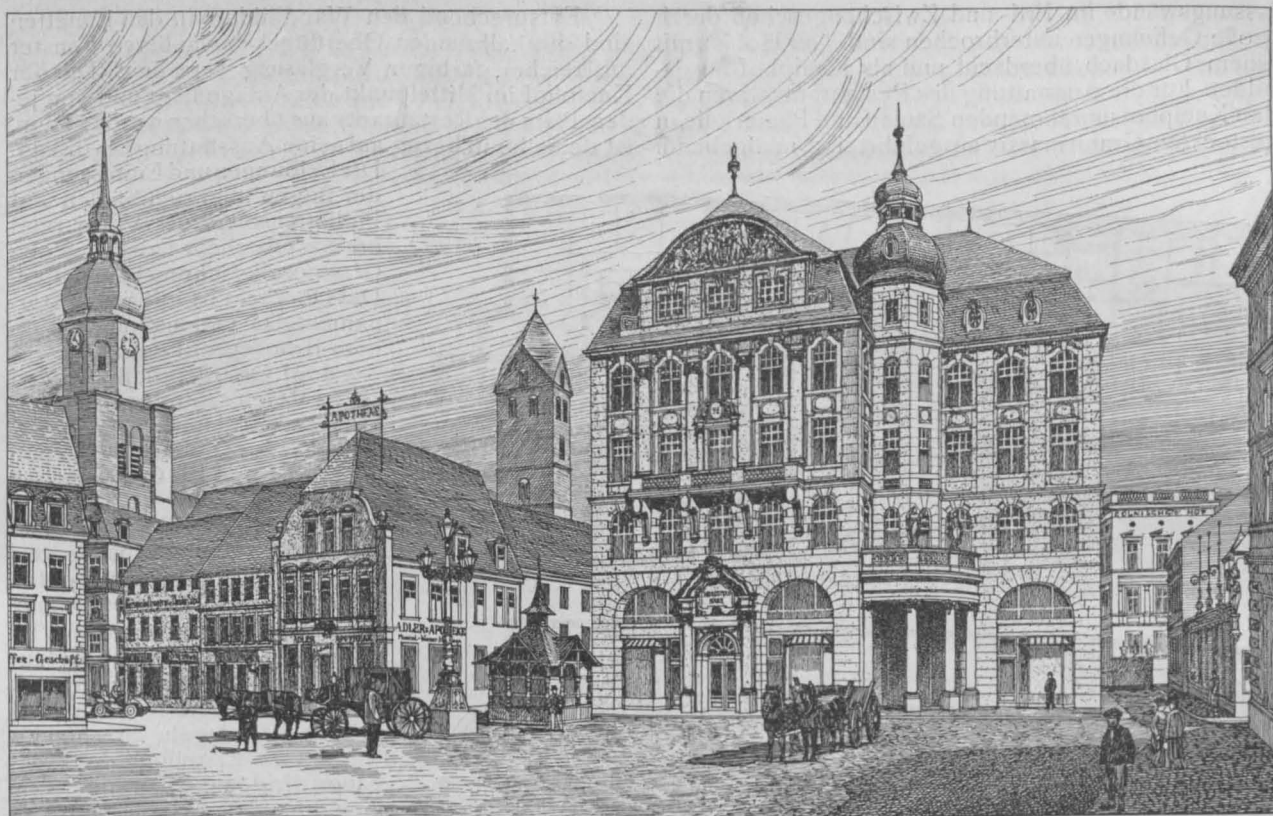
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf., P. M. Weber, Berlin.



EUBAU DER LEBENS-VERSICHERUNGS-
AKTIEN-GESELLSCHAFT „NORDSTERN“
IN DORTMUND. * ARCHITEKTEN: GE-
HEIME BAURÄTE KAYSER & VON GROSZ-
HEIM IN BERLIN. * HAUPTANSICHT AM
MARKT. * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 40. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 40. BERLIN, DEN 19. MAI 1909.

Der Neubau der Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ in Dortmund.

Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin.

Hierzu eine Bildbeilage.

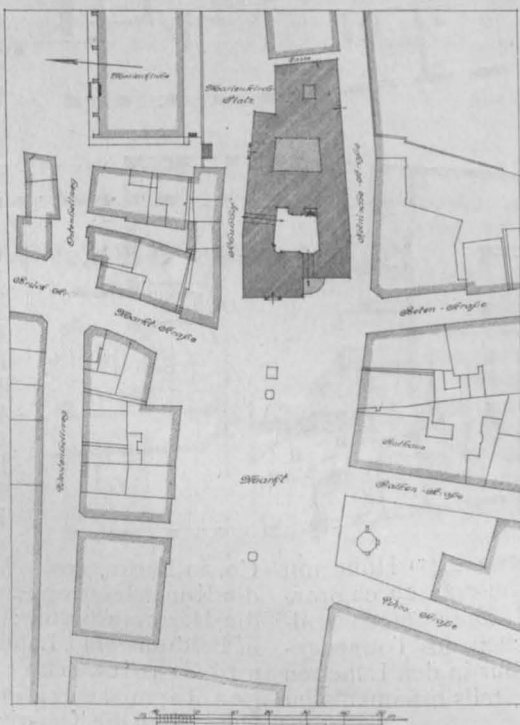


Die Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ hat sich in den Jahren 1906–1907 durch die Architekten Kayser & von Groszheim in Berlin am Markt in Dortmund, also in bevorzugter Lage, ein Geschäfts-Haus er-

richten lassen, welches bemerkenswert ist durch seine Anlage und die geschickte Ausnutzung der örtlichen Verhältnisse der Baustelle. Diese liegt nach dem beistehenden Lageplan an der östlichen Kurzseite des Marktes und ist nach allen Seiten von Straßen und Gassen begrenzt. Nordwestlich ist es der Schulhof, welcher das Gelände von der benachbarten Gebäude-Gruppe trennt, nordöstlich schiebt sich der Marienkirch-Platz in unregelmäßiger Gestaltung zwischen unser Geschäfts-haus und die Marienkirche, östlich sondert ein schmales Gäßchen den Neubau für sich ab und im Süden zieht an ihm die Kölnische Straße entlang. Die so gegebene freie Lage und die unregelmäßige Begrenzung der Baufluchten waren Anlaß zu einer in hohem Grade interessan-

ten Grundrißlösung. Von Einfluß auf die Gestaltung des Grundrisses war es neben den Verhältnissen der Lage, daß für die Union-Brauerei sowie für den Inhaber des Ladens Ecke Marktplatz und Kölnische-Straße — welche bereits vor dem Neubau auf dem Grundstück ansässig waren — in dem Neubau geeignete Räume geschaffen werden mußten. Den Wünschen dieser Mieter ist in weitestem Maße Rechnung ge-

tragen. Die Räume der Union-Brauerei umfassen den größten Teil des Erd- und des Zwischengeschosses, sowie alle hinter dem Kneiphof gelegenen Räume der oberen Geschosse. Die übrigen Räumlichkeiten des Hauses, mit Ausnahme des III. Stockwerkes und des Dachgeschosses, in denen 2 Wohnungen und ein photographisches Atelier untergebracht sind, dienen Geschäfts- und Bureauzwecken. Der Hauptzugang zum Geschäftsgebäude erfolgt vom Marktplatz aus; Nebeneingänge liegen an der Kölnischen Straße und im ersten Hof. Im letzteren befindet sich auch der Haupteingang zum Restaurant, welches jedoch außerdem von der Kölnischen Straße sowohl wie vom Marienkirchplatz aus betreten werden kann. Das geräumige Restaurant umschließt den zweiten Hof, dessen Um-



fassungswände im Erd- und Zwischengeschoß durch große Öffnungen unterbrochen sind. Der Hof ist mit einem Glasdach überdacht und als Kneiphof ausgebildet. Für die Ausstattung des Restaurants waren die den Kneiphof umrahmenden Säulen und Pfeiler, die in gestocktem Granitmassiv ausgeführt sind, maßgebend.

Entsprechend den Wandbildern in den Lünetten sind die halbrunden Oberflügel der äußeren Fenster mit reicher, farbiger Verglasung versehen. Da der Kneiphof im Mittelpunkt der Anlage liegt und von jedem Platz des Restaurants aus übersehen werden kann, ist derselbe in bezug auf seine Ausstattung bevorzugt.

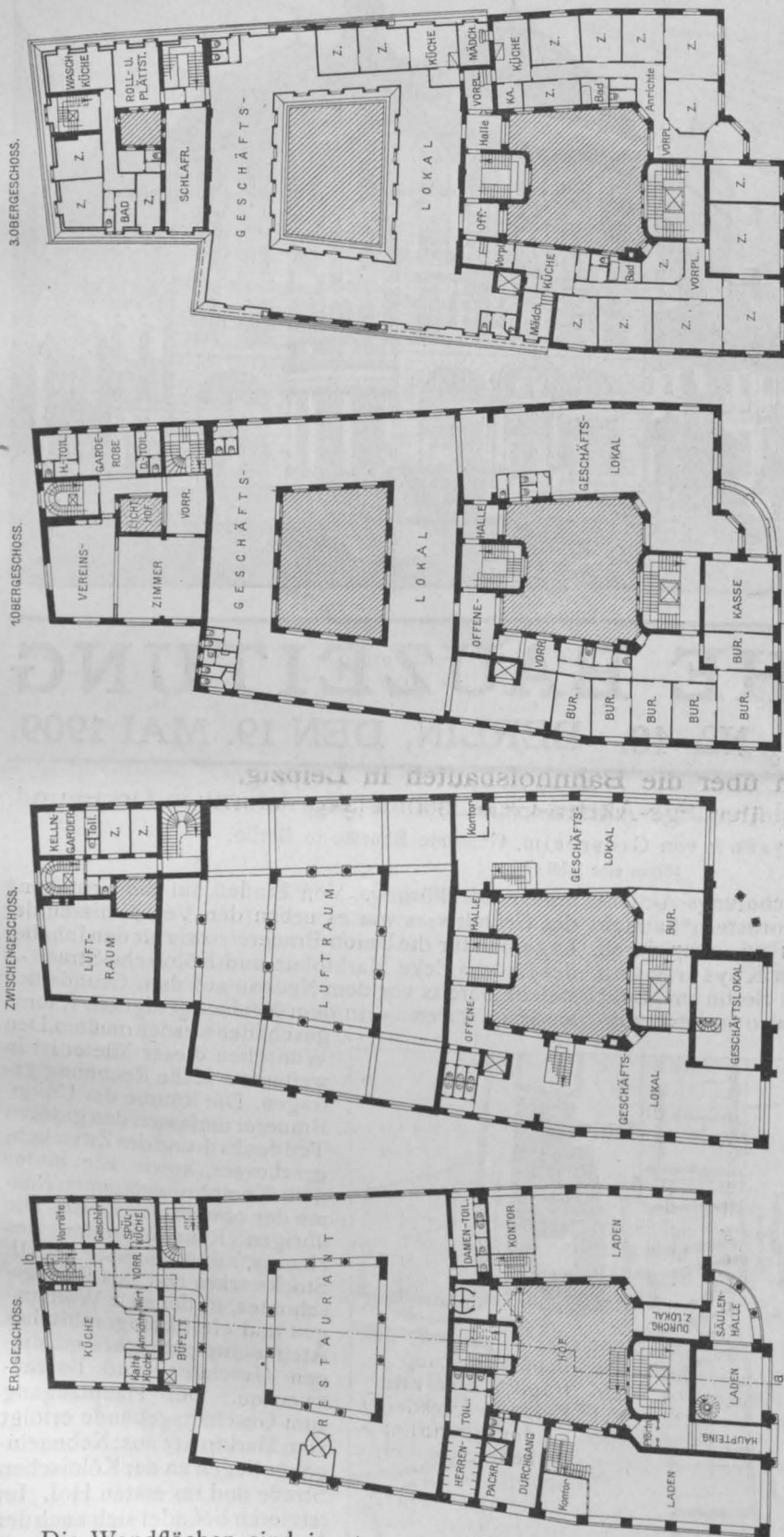
Die Leibungen und Einfassungen der Bögen über den Säulen und Pfeilern, sowie die Voute rund um das Oberlicht haben reichen Glasmosaik-Schmuck erhalten. Das Oberlicht ist mit gelbem Ornamentglas verglast und mit einem Bronzeprofil umrahmt.

Im I. Obergeschoß befinden sich 2 Vereinszimmer mit zugehörigen Vorräumen und Garderoben usw. Die Personalräume sind im II. und III. Obergeschoß untergebracht.

Die Marktfrent ist vollständig in rotem Main-Sandstein verblendet; bei den übrigen Fronten sind die glatten Flächen in Putz hergestellt und sämtliche Architekturteile ebenfalls in rotem Mainsandstein erstellt. Das Dach ist mit kombinierten Nonne- und Mönch-Falzziegeln eingedeckt.

An der Erstellung des Neubaus wirkten die folgenden Firmen mit: Maurerarbeiten: Ed. Hopp in Dortmund; Steinmetz- und Bildhauerarbeiten: Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. Main; Eisenlieferungen: Aug. Borgloh; Zimmerarbeiten: Carl Hanebeck; Dachdeckerarbeiten: H. Eckhardt; Klempnerarbeiten: Heinr. Kentzler, sämtlich in Dortmund; Heizung: von Satine & Rittershaus in Dresden; Be- und Entwässerung und Gasleitung: J. Wolfferts in Düsseldorf; elektr. Beleuchtungs-Anlage: Siemens-Schuckert-Werke in Dortmund; Schlosserarbeiten: Schulz & Holdefleiß in Berlin, Dortmunder Feineisenkonstruktionen, Dortmund, Heinr. Berghaus sowie Hoffmann & Zerris in Dortmund; Schaufenster-Anlagen: Hillerscheidt & Kasbaum in Berlin; Beschlagarbeiten: Düsseldorf Beschl.-Fabrik Franz Spengler in Düsseldorf; Tischlerarbeiten: H. Emmeluth in Berlin-Rixdorf, Rose & Co., A. Meyer und Aug. Weber in Dortmund; Stuckarbeiten: Ernst Jaekel in Berlin-Wilmersdorf und Joh. Walch in Dortmund. Die Modelle für die Fassaden lieferte Prof. Otto Lessing in Berlin-Grünwald, die für den Kneiphof und I. Hof: Professor G. Riegelmann in Charlottenburg, die für das Giebfeld am Markt: Prof. L. Manzel daselbst. Es lieferten ferner die Fliesen-

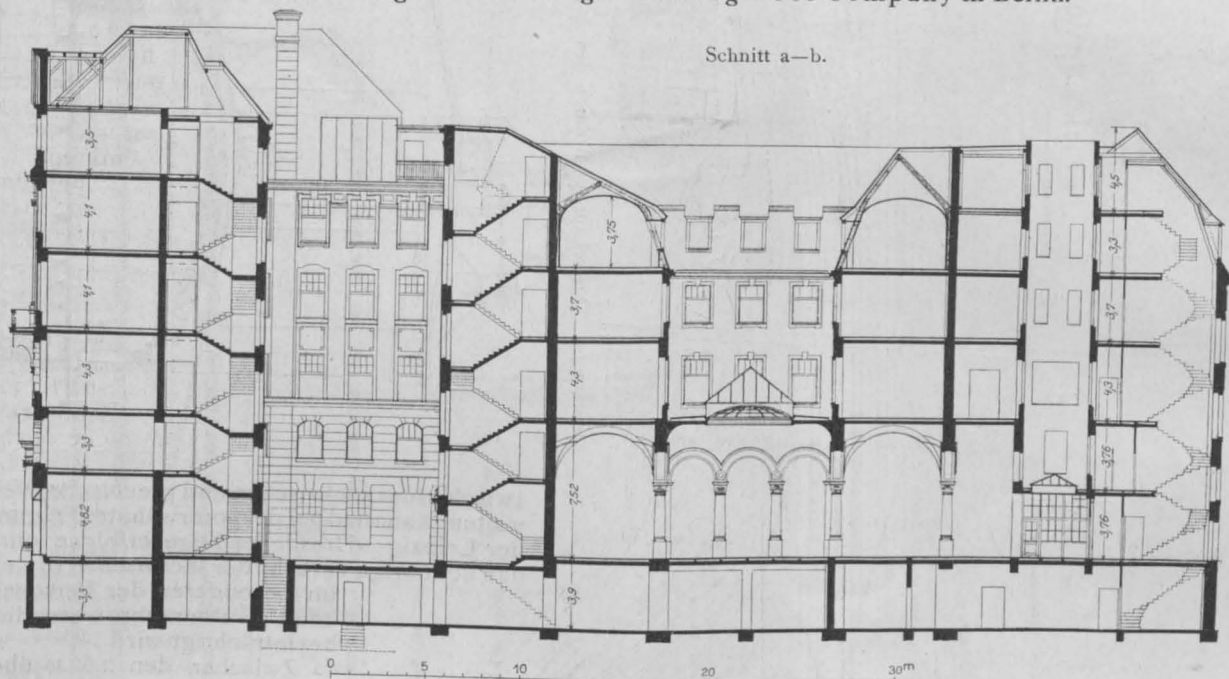
Arbeiten: N. Rosenfeld & Co. in Berlin, sowie W. Steinbach in Dortmund; die Kunststentreppen: J. B. Schroer in Dortmund; die Marmorarbeiten: Marmorwerk Balduinstein in Balduinstein i. Labntal, Westdeutsche Marmor- und Granitwerke in Dortmund und das Saalburger Marmorwerk in Saalburg (Saale). Ferner waren übertragen die Kunstverglasungen an: J. Schmidt in



Die Wandflächen sind in etwa 2,4 m Höhe mit nassauischem Marmor bekleidet; dieser ist durch Bronze-Leisten paneelartig gegliedert. Die oberen Wandflächen sind, ebenso wie die Flächen des Tonnengewölbes, rauh geputzt und weisen nur in den Lünetten der Stiehkappen teils figürlichen, teils ornamental Schmuck in Glasmosaik auf.

Berlin und Josef Scherer in Berlin-Wilmersdorf; die Glasmosaikarbeiten an: Puhl & Wagner in Berlin-Rixdorf; die Malerarbeiten an: F. W. Mayer & Weber in Berlin-Wilmersdorf, Schilling & Consenüller und Heinr. Habs jr. in Dortmund; die Aufzüge an: Hans von Adelson, Abteilung für Otis-Aufzugs-

Beleuchtung in Dortmund; die Parkettböden an: Sterkel & Sonderhoff in Dortmund; die Linoleum-Arbeiten usw. an: Schroeder & Baum in Dortmund; die Telefon-Anlagen an: H. Hoffmann in Dortmund und die Drehtüren an die International Revolving Door Company in Berlin.



Anlagen in Berlin und C. Herm. Findeisen in Chemnitz; die Beleuchtungskörper an die Aktien-Gesellschaft vorm. J. C. Spinn & Sohn in Berlin und an die Dortmunder Aktien-Gesellschaft für Gas-

Die Ausführung des Neubaus erfolgte unter der Aufsicht des Düsseldorfer Zweigbureaus der Architekten; die örtliche Bauleitung war Hrn. Arch. Kiwit übertragen. —

Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten.

Von E. Toller, Finanz- und Baurat in Leipzig. (Fortsetzung.)



Der Hauptbahnhof Leipzig, im Besonderen der sächsische Teil dieser Anlage, wird nach dem überarbeiteten Entwurf A vom Jahre 1907 die aus dem Gleisplan Abb. 2 ersichtliche Gestalt erhalten. Diesem Entwurf A vom Jahre 1907 liegt in der Hauptsache die ursprüngliche Planung von den Jahren 1901/1903 zu Grunde, es sind

nureinige Veränderungen und Verbesserungen, die aus Betriebs-Rücksichten sich im Laufe der Zeit als nötig herausstellten, berücksichtigt worden.

Wie bereits eingangs erwähnt, wird der Hauptbahnhof am Georgi-Ring als Kopfstation erbaut werden und zwar auf dem Gelände, welches zu dem städtischen Lagerhof und zu den drei alten Bahnhöfen der Thüringer, Magdeburger und Dresdener Linien gehörte, bezw. von diesen Anlagen heute noch besetzt ist. An den entlang der Promenade städtischerseits herzustellenden Vorplatz kommt das neue Empfangsgebäude mit einer Frontlänge von 298 m zustehen. Der Eingang in das Gebäude liegt in Vorplatzhöhe, die Schienen-Oberkante der Bahnsteig-Gleise 2,62 m über dem Vorplatz. Hinter dem Empfangs-Gebäude befindet sich ein 24 m breiter Quer-Bahnsteig, von welchem man nach den verschiedenen Längs-Bahnsteigen gelangt.

Es sind 26 Bahnsteig-Gleise vorgesehen. Von denselben dient jeder der beiden Verwaltungen je die Hälfte, und zwar sind entsprechend der geographischen Lage der verschiedenen Linien gegen Leipzig von Nordwest nach Südost angeordnet

für die preußische Verwaltung:

- 5 Gleise für den Verkehr der beiden Thüringer Linien,
- 2 " " " " " Eilenburger Linie,
- 3 " " " " " Magdeburger Linie,
- 3 " " " " " Berliner Linie;

für die sächsische Verwaltung:

- 5 Gleise für den Verkehr der Linien nach Hof, nach
- Gaschwitz—Meuselwitz und nach Borna—Chemnitz,
- 5 Gleise für den Verkehr der beiden Dresdener Linien,
- 2 " " " " " Linie nach Geithain—
- Chemnitz,
- 1 Gleis für Sonderzüge aller Art.

Sämtliche Linien sind in den Bahnhof so eingeführt, daß für die regelmäßigen Zugläufe bei der Einfahrt Gleis-Ueberschneidungen in Schienenhöhe nicht vorkommen.

Bei der gewählten Anordnung der Linien liegen die Bahnsteig-Gleise der Linien Leipzig—Berlin und Leipzig—Hof in der Mitte der Anlage unmittelbar neben einander, sodaß sich die Durchführung geschlossener Züge der Richtung Berlin—Leipzig—Hof und umgekehrt ohne erhebliche Schwierigkeiten bewerkstelligen läßt.

Zur Erleichterung des Durchgangs-Verkehres der Richtungen Dresden—Magdeburg bezw. Dresden—Thüringen und umgekehrt hat die Sächsische Eisenbahnverwaltung im Osten des Hauptbahnhofes nachträglich eine zweigleisige Verbindung zwischen der Leipzig—Dresdener Linie und der Leipzig—Hofer Verbindungsbahn geplant, sodaß die von und nach Dresden verkehrenden Schnellzüge, die dem Durchgangs-Verkehr dienen, ebenfalls auf den beiden den preußischen Anlagen unmittelbar anliegenden, sächsischen Bahnsteig-Gleisen I und II zur Abfertigung kommen können.

Bei diesem Durchgangs-Verkehr handelt es sich in der Hauptsache um Weiterführung von einzelnen Durchgangswagen; denn in den Schnellzügen zwischen Leipzig und Dresden laufen gleichzeitig sowohl Durchgangswagen für die Magdeburger, als auch für die Thüringer Richtung, sodaß in Leipzig eine Teilung der Züge bezw. ein Zusammensetzen derselben stattzufinden hat. Die Uebergabe der Durchgangswagen

Abbildung 2.

Gleisschema vom Haupt-Personen- u. Güterbahnhof zu Leipzig.

(Insbesondere der sächsischen Anlagen)

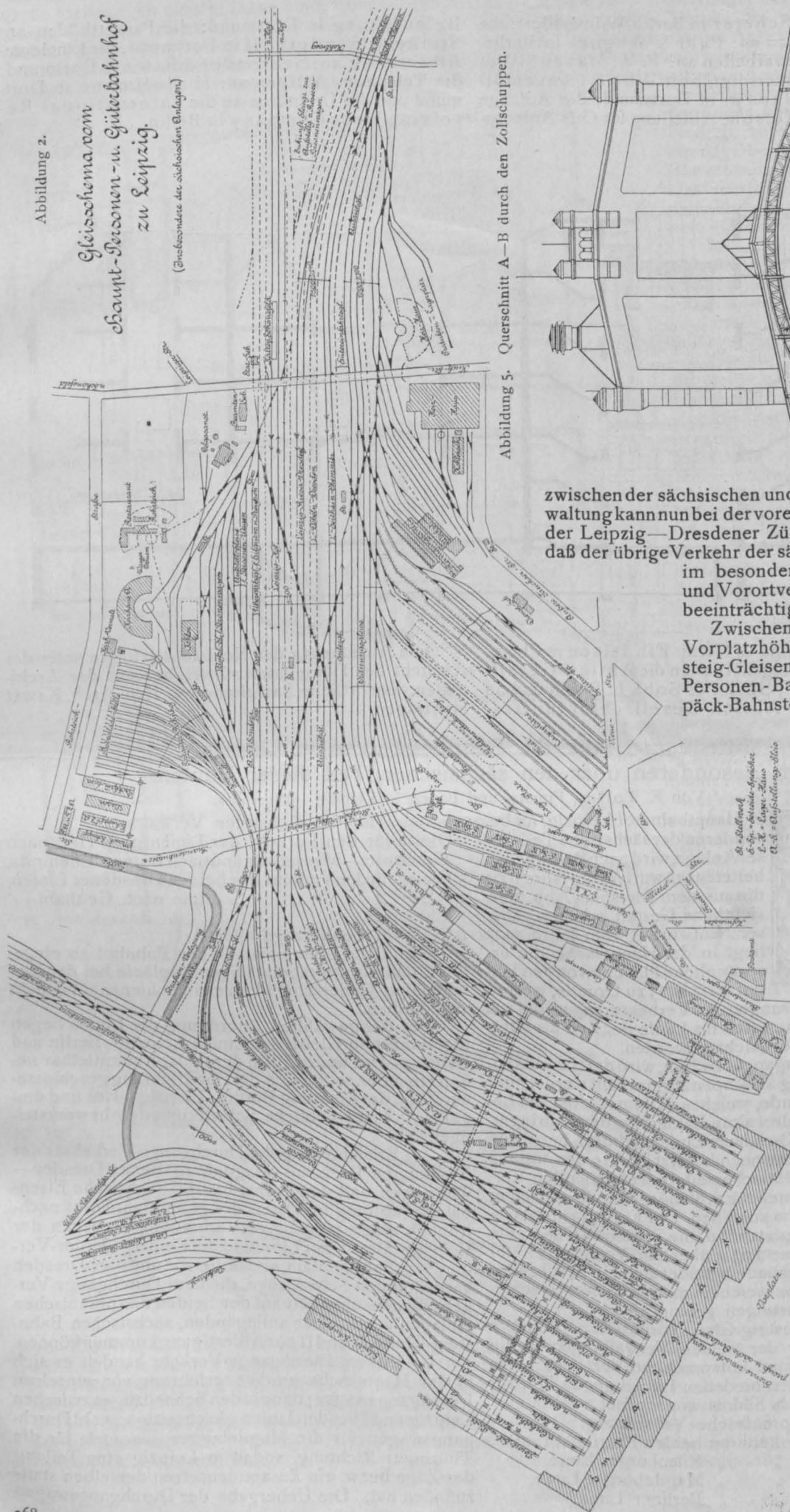
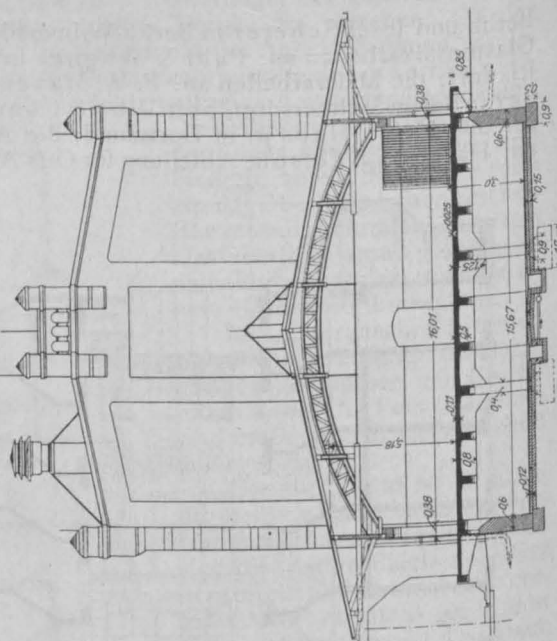


Abbildung 5. Querschnitt A—B durch den Zolsschuppen.



zwischen der sächsischen und preußischen Verwaltung kann nun bei der vorerwähnten Führung der Leipzig—Dresdener Züge erfolgen, ohne daß der übrige Verkehr der sächsischen Linien, im besonderen der Personen- und Vorortverkehr, wesentlich beeinträchtigt wird.

Zwischen den 2,62 m über Vorplatzhöhe liegenden Bahnsteig-Gleisen sind abwechselnd Personen-Bahnsteige und Gepäck-Bahnsteige, die eine Höhe

von 0,76 m bzw. 0,36 m über Schienenoberkante erhalten sollen, angeordnet, so daß der Gepäckverkehr vollständig vom Personenverkehr getrennt ist. Die Gepäck-Bahnsteige sind mittels zahlreicher Aufzüge mit den unter den Gleisen angeordneten Quer- und Längstunneln verbunden, welche letztere nach dem Empfangs-Gebäude gelegen, in Vorplatzhöhe liegen. Die Abfertigungs-Stellen führen. Die Bahnsteig-Anlagen werden auf rd. 220 m Länge, von der Hinter-

Abbildung 3 und 4 Ansicht von der Straßenseite und Grundriß.

The drawing consists of two parts: a perspective elevation on the left and a floor plan on the right. The elevation shows a long, symmetrical building with a central gabled entrance and multiple windows. The ground plan shows the internal layout, including rooms labeled 'ZOLLVERWALTUNGSBEB.', 'LAGERHAUS', 'VERWALTUNG', 'Aufz.' (elevator), 'Kontor', 'Drehkrän' (crane), and 'RAMPE'. Dimensions are provided along the bottom and sides, such as 0-50m, 67.92, 16.77, 18.09, 19.82, 20, 30, 40, 50m, 67.92, 18.09, 19.82, 20, 30, 40, 50m. A scale bar at the bottom indicates 0, 5, 10, 20, 30, 40, 50m.

Architectural cross-section drawing of a building facade, showing structural details, dimensions, and labels. The drawing includes a roofline with a chimney, a series of vertical structural elements, and a horizontal section at the bottom. Dimensions are given in meters (m) and centimeters (cm). Labels include 'Luftschicht' (air layer), 'Brenn-Lichte' (burning light), and 'Luftzugschicht' (air flow layer).

Das Empfangs-Gebäude und die Bahnsteighalle werden bei etwa 298 m Breite und etwa 275 m Mindestlänge eine Fläche von rd. 82 000 qm bedecken. Östlich vor der Bahnsteighalle sind zwischen den Hauptgleisen der verschiedenen Linien die Aufstellungsgleise für die Personenzüge, sowie für Reserve-Personenwagen angeordnet. Die Weichenverbindungen sind so gewählt, daß die Leerzüge zwischen der Bahnsteighalle und den Aufstellungsgleisen zumeist direkt, höchstens aber durch eine Rückstoßbewegung nach und von den Aufstellungsgleisen befördert werden können, damit das Wegsetzen der Züge in möglichst kurzer Zeit bewerkstelligt werden kann.

Abbildungen 3—6. Lagerhaus mit Zollschruppen.
Abbildungen 7—8. Lokomotiv-Heizhaus A.

(Vergleiche den Uebersichtsplan des Bahnhofes.)

nigung der Personenwagen vorgenommen werden, während die gründlichen, nur periodisch vorzunehmenden Reinigungen dieser Wagen in der am Ostende des Bahnhofes geplanten Reinigungshalle stattfinden sollen. An diese Reinigungshalle wird eine Betriebs-Wagenreparatur-Werkstatt angeschlossen, in der kleinere Ausbesserungen der Personenwagen im Anschluß an das Reinigungsgeschäft vorgenommen werden können. Zu beiden Seiten der Anlagen für den Personen-Verkehr sind die Güteranlagen vorgesehen, und zwar auf der Westseite die der preußischen Verwaltung, auf der Ostseite die der sächsischen Verwaltung. Von den Anlagen der sächsischen Verwaltung liegt unmittelbar anschließend an die Bahnsteiganlagen der Eilgut-Schuppen mit Eilgutrampe, der mit der gleichen auf der Westseite befindlichen Anlage der preußischen Verwaltung durch einen 4,5 m weiten und 2,5 m im Lichten hohen Tunnel verbunden wird, damit Einzelladungen von Eilgut auf dem kürzesten Wege übergeben werden können. Der Tunnel, in dem die Wagen mit Seil-antrieb befördert werden, ist mit den Eilgutschuppen durch Fahrstühle verbunden.

Weiter besteht noch die Möglichkeit der Durchführung von Eilgut-Kurswagen. Die Uebergabegleise hierfür liegen nördlich der Leipzig—Hofer Hauptgleise. Nach diesen Uebergabegleisen werden die von der preußischen Verwaltung kommenden und nach den sächsischen Linien bestimmten Eilgut-Kurswagen vom preuß. Bahnsteiggleise 8 durch einen unter den Hauptgleisen der Eilenburger, Magdeburger und Berliner Linien hinwegführenden Tunnel geführt und von da unter Rückstoßbewegung nach den sächsischen Eilgutanlagen befördert. Der Wagenverkehr in entgegengesetzter Richtung ist entsprechend zu fördern.

Die weiteren Anlagen für den Güterverkehr sind möglichst nah dem Stadttinneren geplant. Es finden sich auf der Ostseite des Bahnhofes für die sächsische Verwaltung angeordnet: zunächst vom Georgiring ebenfalls unmittelbar zugänglich die beiden Güterschuppen für ankommende und abgehende Güter von je 3600 qm Grundfläche; letzterer Schuppen mit Zahnladesteigen, damit auch einzelne Wagen leicht auswechselbar sind.

An die Güterschuppenanlagen schließen sich nordostwärts eine Laderampe, der Zollschuppen nebst Lagerhaus, sowie 7 Lagerspeicher. Das Lagerhaus bildet den Ersatz für den zum Abbruch gelangten städtischen Lagerhof.

Weiter ostwärts von den Lagerschuppen befindet sich der Freiladebahnhof mit Feuerrampe, Ueberladekran usw. und mit einer größeren Anzahl von Lagerplätzen mit Gleisanschluß zur Vermietung an Private. Zunächst kommen Ladegleise mit einer nutzbaren Gesamtlänge von 4750 m zur Ausführung, doch ist auf eine Erweiterung der Anlage um 1400 m Ladelänge Rücksicht genommen, wie überhaupt für die gesamten Güteranlagen eine Vergrößerung möglich ist.

Für den Maschinendienst ist vorgesehen der Neu-

Vereine.

Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Verein. Die Versammlung am 1. Febr. wurde begonnen durch einen Bericht des Hrn. Arch. Rau über die Eingabe der Kommission betr. die Notlage der Privat-Architekten. Diese wurde dem Magistrat empfehlend unterbreitet. Sodann sprach Hr. Stadtrat Koelle über den Neubau der städtischen Kehricht- und Schlamm-Vernichtungs-Anlage in Frankfurt a. M. Anknüpfend an die früheren Uhlfelderischen Mitteilungen über Verbrennungs-Oefen und seine eigenen über die Verbindung der Klär-Anlage mit der Müllverbrennung schildert er zunächst die in Ausführung begriffene Anstalt und die Schwierigkeiten, welche der Stadt durch den Anfall von 120—130000 cbm Kehricht im Jahre erwachsen, der, auf Feldern und in Wäldern abgelagert, Belästigungen hervorrief, die auch durch neue Plätze nicht abgewendet wurden, und der Luft und Grundwasser beeinträchtigte. Die Unabhängigmachung von fremden Faktoren war nur erreichbar durch die genannte auf Vorgängen in England und Hamburg fußende Anlage, der aber, als neue Zutat auf dem Kontinent, die Schlamm-Entwässerung und -Vernichtung angegliedert ist. Die unentwässerte Schlamm-Menge betrug 80—100000 cbm im Jahre, die seither an der Luft allmählig bis zur Stichfestigkeit getrocknet wurden. Die

bau eines neuen Rundheizhauses mit 27 Ständern nebst Nebenanlagen, als Heizhaus-Verwaltungsgebäude, Kohlenschuppen, Wasserstationsanlage usw. nördlich der Leipzig—Hofer Hauptgleise. Außerdem soll das alte auf der Südostseite des Bahnhofes gelegene Heizhaus nach entsprechendem Umbau beibehalten bleiben. Oestlich von dem neuen Maschinenbahnhof kommt die Oelgasanstalt zur Bereitung des für die Beleuchtung der Personenwagen nötigen Gases zur Erbauung.

Die Güter- und sonstigen Anlagen für die Linien der preußischen Verwaltung sind auf der Westseite des Bahnhofes entsprechend angeordnet und es reicht der Freiladebahnhof bis zur Eutritzscher Straße hinaus.

Zwischen den Bahnhofsteilen der beiden Eisenbahnverwaltungen kommt der Postgüter-Bahnhof zur Erbauung, auf dem fernerhin alle in Leipzig ein- und auslaufenden Postwagen zu behandeln sein werden. Derselbe wird 30 Stützgleise enthalten, die in einer an der Rohrteich-Straße zu erbauenden Verladehalle enden, in der auf einmal etwa 90 Postwagen zur Aufstellung kommen können. Die Gleise des Postbahnhofes sind an die nach der Bahnsteighalle führenden Durchfahrts-Gleise, auf denen sich auch der Maschinenverkehr bewegen wird, angeschlossen, so daß die Ueberführung der Postwagen zwischen dem Postbahnhof und den einzelnen Bahnsteig-Gleisen ohne erhebliche Schwierigkeiten bewerkstelligt werden kann. Für den Postwagen-Verkehr der preußischen Linien wird auch der oben erwähnte Tunnel, der unter den Hauptgleisen der Linien Leipzig—Eilenburg, Leipzig—Magdeburg und Leipzig—Berlin hinweg erbaut wird, benutzt werden. Dieser Tunnel läßt überdies auch die Möglichkeit zu, einzelne Schnellzüge der Richtungen Dresden—Thüringen bzw. Magdeburg und umgekehrt im Bedarfsfall ohne wesentliche Gleiskreuzungen geschlossen durch Leipzig zu leiten. Mit den verschiedenen Stadt-Postämtern wird der Postgüterbahnhof durch eine elektrische Straßenbahn, die über den Bahnhof im Zuge der auf Kosten der Stadt Leipzig zu erbauenden Brandenburger Straße geführt wird, verbunden werden. Die Brandenburger Straße überschreitet den Bahnhof mittels einer 40 m langen Brücke mit 3 Oeffnungen, deren größte eine Stützweite von 86,72 m erhält.

An der Brandenburger Straße werden seitens der sächsischen Verwaltung zwei Verwaltungs- und Dienst-Gebäude errichtet. In dem größeren dieser Gebäude werden die Diensträume der Betriebsdirektion II, der Bauinspektion II, der Telegraphen- und der Maschineninspektion, sowie einige Wohnungen untergebracht werden, während das kleinere Gebäude in der Hauptsache für die Räume der Telegraphen-Werkstatt vorgesehen ist.

An genannter Straße ist auch das Postamt II neu erbaut worden, welches durch einen Tunnel mit den Postanlagen in der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes verbunden werden wird. — (Schluß folgt.)

Anlage von 10—1500 qm großen Schlamm lagern rief noch größere Belästigungen als beim Kehricht hervor. Daher wurden Versuche angestellt durch künstliche Entwässerung mittels Zentrifugen in kontinuierlichen Betrieben mit täglich etwa 30 cbm Leistungsfähigkeit und Reduktion von 90% Wassergehalt auf 60%. Volumen-Verminderung auf $\frac{1}{5}$. Da aber der Rest immer noch 15—20000 cbm im Jahre beträgt, so wurden Versuche von gleichzeitiger Vernichtung von Schlamm und Kehricht mit bis $\frac{1}{3}$ Zusatz gemacht, wobei weitere Schlamm-Austrocknung in Brikettform über dem Ofenhaus und in Trocken-Trommeln unter Benützung der Abgase der Ofen erfolgt. Durch den Doppelzweck ergab sich die Lage der Anstalt nahe an den Niederrader Klär-Becken von selbst. Die Größe der Anstalt ist nur für den SW.-Stadtteil bemessen, für die NO.-Hälfte erfolgt die Ergänzung bei dem in Ausführung begriffenen Ost-Hafen. Im Ofenhaus ist Raum für 4 Batterien mit je 60 t täglicher Leistung, wobei 3 Batterien mit je 1 Kessel und eine Reserve-Batterie aufgestellt sind. Die Abmessungen des Ofenhauses sind 68 m : 12 m und 14 m Höhe; es hat 2 seitliche Anbauten. Das Kesselhaus ist unmittelbar angeschlossen. Bei dem ungleichen Anfall des Kehrichts, der Sonntags minimal, Samstags maximal ist, wurde bei kontinuierlichem Ofenbetrieb ein auf einen Tages-Anfall berechneter Aus-

gleichs-Behälter und eine Laufbahn durch das ganze Ofenhaus erforderlich; die Zufahrt des Kehrichts erfolgte teils durch Achse, teils auf der Straßenbahn. Der Ofen wurde nach dem Kölner System Herbertz gebaut, welcher bei seiner Kleinföhrung im Gegensatz zum System Dörr-Wiesbaden und Horsfall-Hamburg nach den vergleichsweise angestellten Versuchen eine gleichmäßige Verbrennung, leichtere und raschere Entschlackung, geringere Temperatur-Reduktion und leichtere Auswechslung ergab. Die erzielte Temperatur war 1000° C. Die Verwertung der Abhitze erfolgte zur Dampf-Erzeugung und zum Vortrocknen des Schlammes in besonderen Trommeln. Der Schlacken-Anfall betrug 40% des Gewichtes; die Schlacken werden gelöscht, gebrochen, sortiert und zum Auffüllen von Wegen und Hohlräumen sowie zur Mörtelbereitung verwendet, auch zur Herstellung von Trottoir- und Bausteinen.

Redner erörterte sodann die Behandlung des Klärbecken-Schlammes in dem Schlammhause der Klärbecken-Anlage und bei der Müll-Verbrennung. Das Ofenhaus mußte statt Quer-Wände einzelne Pfeiler erhalten. Das anschließende, mit Quer-Dächern versehene Kesselhaus erhält Oberlicht. Das angebaute Maschinen-Haus faßt 3 Dynamos zu 250 PS. Anlage-Kosten 1 500 000 M., Betriebs-Kosten im Jahr 220 000 M., Einnahmen 190 000 M.; bleibt ein jährlicher Fehlbetrag von 30 000 M.

Die Anstalt ist die erste ihrer Art auf dem Kontinent und dürfte vorbildlich für gleichzeitige Kehr- und Schlamm-Vernichtung werden. Dem Redner spendete die zahlreich erschienene Zuhörerschaft lauten Beifall. — Gstr.

Bayerischer Regierungsbaumeister-Verein. Infolge Ueberfüllung des Staatsbaudienstes bewerben sich zahlreiche Mitglieder unseres Vereins um Anstellung im Privat- oder Gemeindedienste. Bei unserer Geschäftsstelle, München, Rheinbergerstraße 1, Tel. 21262, liegen Personalbögen der Bewerber auf, welche über deren Lebenslauf und Berufstätigkeit Aufschluß geben. Interessenten werden gebeten, sich an den Vorsitzenden des Vereins, München, Königinstr. 3, Tel. 120, oder an obige Geschäftsstelle zu wenden. —

Vermischtes.

Die Hundertjahrfeier der Akademie der bildenden Künste in München ist am 12. und 13. Mai d. J. festlich begangen worden. Die ersten Anfänge eines öffentlichen Kunst-Unterrichtes in Bayern gehen, wie wir der Festrede des Prof. E. v. Stieler entnehmen, auf das Jahr 1770 zurück, doch erst Max Joseph IV. beschäftigte sich ernstlich mit dem Gedanken, nach dem Vorbilde von Berlin, Wien, Dresden und Düsseldorf eine Kunstakademie zu begründen. Der Philosoph Friedr. Wilh. Schelling, der erste General-Sekretär der Akademie, verfaßte die Konstitutions-Urkunde vom 13. Mai 1808. Der leitende Gedanke bei der Gründung war die Hebung der Kunst als Bildungsmittel für das Volk. In der Folge wurden König Ludwig I. und Peter Cornelius Richtung gebend für die Akademie. Dann übten Julius Schnorr v. Carolsfeld, Ludwig Schwanthaler und Friedrich v. Gärtner ihren Einfluß auf sie aus. Der Architekt Fr. v. Gärtner war 6 Jahre lang Direktor der Akademie, die am 14. Aug. 1846 eine neue Verfassung erhielt, welche der Wiederkehr der Alleinherrschaft einer Kunstrichtung vorbeugen sollte. Im Direktorium folgten Kaulbach, Piloty. An des letzteren Namen knüpft sich die zweite große Zeit der Münchener Akademie. Es ist bemerkenswert, daß die Akademie bei ihrem Jubelfeste erst auch formell den Charakter einer Hochschule erhielt, den sie durch ihren weltbedeutenden Einfluß tatsächlich schon lange besaß. —

Die Tagesordnung der 50. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Wiesbaden und Mainz 1909 sieht für den 14. Juni neben der Eröffnungsrede des Vorsitzenden, den Begrüßungs-Ansprachen und dem Geschäftsbericht Vorträge der Hrn. Muthesius-Berlin und Jordan-Straßburg über „Die ästhetische Ausbildung von Ingenieurbauten“ vor. Der zweite Sitzungstag ist geschäftlichen Angelegenheiten des Vereins gewidmet und betrifft u. a. Technolexikon, Geschichte des Vereins, Patentgesetz, Ausbildung der Ingenieure im höheren Verwaltungsdienst, Jahrbuch für Geschichte der Technik und Industrie, die Monatsschrift „Technik und Wirtschaft“, Weltausstellung in Brüssel 1910 usw. Diese beiden Versammlungen finden im Kurhause in Wiesbaden statt. Die dritte Versammlung am 16. Juni im Konzerthause der Liedertafel in Mainz stellt u. a. einen Vortrag von Dr. Prandtl aus Göttingen über „Die Bedeutung von Modellversuchen für die Motorluftschiffahrt und Flugtechnik“ in Aussicht. Von den zahlreichen Ausflügen und Besichtigungen erwähnen wir den Besuch der Hüttenwerke in Neunkirchen, Burbach und Völklingen, der städt. Elektrizitäts- und Gaswerke, sowie der Kehr- und Schlammverbrennung in Wiesbaden, der Portlandzementfabrik Dyckerhoff & Söhne in Amöneburg, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg

in Gustavsburg, der städt. Elektrizitäts- und Gaswerke in Mainz, der Kellereien und Schaumweinfabriken in Mainz usw.

Fünfundzwanzigjähriges Bestehen der Materialprüfungs-Anstalt an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Am 25. Febr. d. J. waren es 25 Jahre, daß es Hrn. Baudir. Dr.-Ing. C. v. Bach mit Hilfe der Industrie gelungen war, im Kellergeschoß der Technischen Hochschule in Stuttgart in einem Raum von nur 81 qm Grundfläche, der zudem noch mit dem elektrotechnischen Laboratorium zu teilen war, die Materialprüfungsanstalt mit 1 Arbeiter ins Leben zu rufen. Heute beschäftigt die Anstalt, die zum großen Teil von der Industrie erhalten wird, außer dem Vorstand, Baudir. v. Bach, 12 Beamte und 11 Arbeiter und besitzt einen eigenen Neubau, der 1906 bezogen wurde. —

Der zehnte Tag für Denkmalpflege in Trier am 23. und 24. Sept. 1909 sieht die Teilnehmer bereits am Vorabend im „Katholischen Bürgerverein“ versammelt. Der erste Sitzungstag, 23. Sept., im großen Saale der „Treviris“, verheißt nach den üblichen Begrüßungen zunächst den Jahresbericht, den der Vorsitzende, Geh. Hofrat Prof. Dr. v. Oechelhäuser aus Karlsruhe, erstattet. „Ueber das neue sächsische Gesetz gegen Verunstaltung von Stadt und Land und über praktische Maßnahmen zu dessen Durchführung“ berichten darauf die Hrn. Ob.-Brt. K. Schmidt aus Dresden und Amtshauptmann Dr. Hartmann aus Döbeln. „Der Wiederaufbau der St. Michaeliskirche in Hamburg“ wird Gegenstand von Ausführungen der Hrn. Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann aus Darmstadt und Prof. E. Högg aus Bremen sein. Zuletzt sprechen an diesem Tage die Hrn. Prof. M. Gary aus Berlin und Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Loeschke aus Bonn über „die Erhaltung des römischen Kaiserpalastes in Trier“. Am Abend des gleichen Tages findet an derselben Stelle ein mit Lichtbildern ausgestatteter Vortrag des Hrn. Stadtbrt. Schilling über „Trier und seine Bauten“ statt.

Am zweiten Versammlungstag, 24. Sept., folgen nach geschäftlichen Berichten und Neuwahlen des Ausschusses Vorträge des Hrn. Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann aus Darmstadt über „die Ausgestaltung des Platzes an der Südseite des Wormser Domes“, darauf der Hrn. Prof. C. Weber aus Danzig und Beigeordneten C. Rehorst aus Köln über „die Stilfrage bei Wiederherstellung alter Baulichkeiten“; ferner des Hrn. Reg.-Rat Blunck aus Berlin über „Hochschul-Unterricht und Denkmalpflege“; Hr. Prof. Dr. R. Haupt aus Preetz wird darauf sprechen über die Anbringung von Jahreszahlen an Neubauten. Berichte der Kommissionen für die Aufnahme des deutschen Bürgerhauses und für Herausgabe des Deutschen Kunsthandbuches schließen die Tagesordnung des zweiten Sitzungstages.

Neben den Verhandlungen finden Besichtigungen statt; am 23. Sept. der Ruine des römischen Kaiserpalastes, am 24. Sept. der übrigen Kunstdenkmäler der Stadt. Am 25. Sept. werden die Besichtigungen fortgesetzt und es findet mittags ein Ausflug nach Bernkastel statt. Ein Festessen vereinigt die Teilnehmer am Abend des 24. Sept. im städtischen Kauhause. Eine mit dem Denkmaltag verbundene baugeschichtliche Ausstellung in der „Treviris“ wird Bauentwürfe aus der Geschichte der Wiederherstellung der Dome von Trier, Metz und Wetzlar, Wiederherstellungs-Entwürfe für den Kaiserpalast und die römischen Bäder in Trier, sowie Aufnahmen alter Bürgerhäuser, alte Stadt-Ansichten und Stadtpläne vereinigen. So verspricht denn die Tagung nicht allein durch die Wahl des Ortes, sondern auch durch die Fülle der wissenschaftlichen und künstlerischen Darbietungen reichen Genuß. —

Wechsel in der Stellung städtischer Tiefbau-Beamten. In den bezüglichen, Hrn. Stadtbrt. Eisenlohr in Mannheim betreffenden Ausführungen hatten wir S. 252 gesagt, Hr. Eisenlohr sei in Straßburg in eine „ähnliche“ Stellung wie in Mannheim berufen. Wir werden nun darauf aufmerksam gemacht, daß das nicht der Fall ist, sondern daß Hr. Eisenlohr in Straßburg auf 12 Jahre zum Beigeordneten gewählt sei, während die Vorstände der technischen Ämter in Mannheim nicht Mitglieder des Stadtrates sind. Es dürfte noch erinnern sein, daß gelegentlich der Wahl eines neuen Bürgermeisters in Mannheim im vergangenen Jahre die Stadtverwaltung ausdrücklich abgelehnt hat, einen Techniker zu wählen. Die Folgen dieses Standpunktes und der einschlägigen Teile der badischen Städteordnung bleiben natürlich, wie das vorstehende Beispiel lehrt, nicht aus. Die besten Kräfte wenden sich von Baden ab und suchen Stellungen mit günstigeren Bedingungen außerhalb des Großherzogtums. Diese Erfahrung hat jetzt Mannheim gemacht, vielleicht werden die gleichen Erfahrungen auch Städte wie Karlsruhe und andere machen. —

Förderung der künstlerischen Bauweise. Ueber einen in hohem Grade beachtens- und dankenswerten ministeriellen Erlaß berichtet die amtliche „Karlsruher Zeitung“ wie folgt:

In einem vor kurzem veröffentlichten gemeinschaftlichen Erlaß der Ministerien der Justiz, des Kultus und Unterrichts und des Innern wurden die Bezirksämter auf das zum Teil wenig erfreuliche Bild der Baukunst unserer Tage und die Mittel hingewiesen, hierin Wandel zu schaffen. Im Vollzug der Landesbauordnung vom 1. September 1907 soll in örtlichen Bauordnungen oder sonstigen ortspolizeilichen Vorschriften der Schutz der Straßen-, Platz- und Landschaftsbilder, der Bau- und Naturdenkmale und der Naturschönheiten erstrebt werden. Die Baukunst läßt in dieser Beziehung bekanntlich in Stadt und Land nicht selten zu wünschen übrig; der Erlaß enthält deshalb Andeutungen darüber, auf welchem Weg ihr allmählich, insbesondere auch auf dem Lande, die alte erfreuliche Formenschönheit und Anspruchslosigkeit wieder gegeben werden könnte. Das gilt nicht allein von den Wohnbauten, sondern ebenso sehr auch von den Gemeindebauten und Fabriken, Denkmälern, Türmen, Brücken, Stegen u. d. m., bei denen sehr oft selbst mit einem geringeren Geldaufwand Wertvolleres und Erfreulicherer geschaffen werden kann, als ursprünglich beabsichtigt war. —

Die XIX. Hauptversammlung des „Vereins zur Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern“ findet am 6. Juni in Kitzingen a. M. statt. Aus der Tagesordnung erwähnen wir neben einem Bericht des Vorsitzenden, Ob.-Bürgermeistr. Dr. v. Schuh aus Nürnberg, einen Bericht des Hrn. Prof. Dr. Götz aus München über die Frage, inwiefern der für die Binnenschifffahrt nutzbare Wasserstand während längerer Jahresreihe wechselt. Ferner sind bemerkenswert der Bericht des Reg.-Bmstr. Gebhardt aus Nürnberg über die Wasserbeschaffung in dem von dem technischen Amte des Vereins zu bearbeitenden Entwurf eines Main-Donau-Kanals mit Anschluß der Städte München und Augsburg, und der Bericht des Hrn. Direktionsrates Wöhrle in Kitzingen über den Verkehr auf dem Main in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, unter besonderer Berücksichtigung der Kitzinger Verhältnisse. Unter den Besichtigungen des 7. und 8. Juni sind zu nennen: eine Fahrt auf dem Main bis Marktbreit, Besichtigung des neuen Einpollerbeckens am Main, von Schloß Schwanberg, industrieller Anlagen in Kitzingen usw. —

Die Wiederbesetzung der Stelle des Baudirektors für Hochbau in Hamburg ist nunmehr erfolgt. In die Stelle ist Hr. Prof. Fritz Schumacher von der Technischen Hochschule in Dresden mit Dienstantritt am 1. Januar 1910 berufen worden. Die Wahl ist eine außerordentlich glückliche. Hr. Schumacher vereinigt in sich die beiden wertvollen Eigenschaften eines feinsinnigen Künstlers und eines Menschen von universaler Bildung bei hervorragenden gesellschaftlichen Eigenschaften. Im Kunstleben Hamburgs harren seiner zahlreiche Aufgaben, die zum nicht geringen Teil auch außerhalb seiner eigentlichen Berufstätigkeit liegen. Auch hier wird er seinen Mann stellen und ein einflußreicher Faktor im modernen Kulturleben der großen Hansestadt werden. —

Literatur.

Kunstmappe der Firma Meisenbach, Riffarth & Co. in München, Berlin, Leipzig. Die auf dem Gebiete der Reproduktionstechnik eine erste Stelle in der deutschen graphischen Industrie einnehmende Firma, welche mit verschwindenden Ausnahmen auch sämtliche Aetzungen ausführt, die in dieser Zeitung enthalten sind, hat eine vornehme Kunstmappe herausgegeben, deren prächtige Blätter von der großen Leistungsfähigkeit der verschiedenen Kunstinstitute der Firma auf den Gebieten der modernen Reproduktionsverfahren Zeugnis geben und zugleich in einzelnen Beispielen hinweisen sollen auf die umfassende Verwendbarkeit der zu höchster Vollendung ausgebildeten Reproduktionstechniken im Dienste der gesamten Kultur, für welche das Bild in seiner unendlichen Mannigfaltigkeit ein Hilfsmittel ersten Ranges geworden ist. Was hier in einfacher Zinkätzung, in Kupferätzung, in Heliogravüre, im Farbendruck usw. geleistet ist, kommt in der Wiedergabe zu voller Wirkung, die sie künstlerischer Eigentümlichkeiten des Originalen, seien sie künstlerischer oder technischer Art, treten in der Reproduktion unverändert in die Erscheinung. —

Plastisch-Anatomischer Handatlas für Akademien, Kunstschulen und zum Selbstunterricht. Von Dr. Fritz Schider, Basel. Hundertsiebzehn Tafeln und Text. Dritte Auflage. Bearbeitet von Dr. M. Auerbach, Kustos am Großh. Naturalien-Kabinett und Privatdozent an der Technischen Hochschule in Karlsruhe und Prof. Dr. F. von Stuck, München. Leipzig, Verlag von Seemann & Co. Preis 16 M. —

In ganz vortrefflicher Weise trägt das vorliegende Werk dazu bei, durch ein reiches bildliches Anschauungsmaterial das Verständnis des menschlichen Körpers zu erweitern und ist in der schönen Ausstattung der dritten Auflage dem Künstler ein sehr wertvoller Studienbehelf.

Das Werk zerfällt in ein Kapitel „Vorbemerkungen mit Ausführungen allgemeiner Art über das infrage kommende Gebiet“, in einen Abschnitt „Die Knochen des menschlichen Körpers“ und in einen größeren Abschnitt „Muskellehre“. Bei allen Figuren, welche Oberflächenbilder des Körpers geben, wurde der photographischen Abbildung ein großer Raum gewährt. Neu bearbeitet gegenüber den früheren Auflagen wurden die Kapitel über Proportionen, Anatomie des Weibes, Anatomie des Kindes, und es wurde der künstlerische Teil des Werkes, der die Aktstudien enthält, durch Stuck mit neuen Tafeln bereichert. Die Art der bildlichen Darstellung ist ungemein klar, anschaulich und künstlerisch schön, das Ganze ein ausgezeichneter Führer des angehenden bildenden Künstlers. —

Grabmalkunst. Eine Sammlung von Meisterwerken, erschaffen zum Gedächtnis der Toten von Künstlern unserer Tage. Vierte Folge. 40 Tafeln. Herausgegeben von Karl Richard Henker. Verlag von Otto Baumgärtel, Berlin W, 30.

Nichts vermag besser den augenfälligen Wandel auf dem Gebiete der Totenkunst zu zeigen, als die schönen, in dieser neuen Folge vereinigten Abbildungen von Grabmälern. Was Fritz Schumacher im Verein mit Guhr, Paul Drescher mit Constantin Starck, William Müller mit Ign. Taschner, Herm. Zuckler, Paul Peterich, Ernst Lessing, Sepp Kaiser, Franz Metzner, Fritz Klimsch, Hugo Lederer, Franz Seeck, Heinr. Schmieden, C. Meisen, Hart & Lesser und andere auf diesem Gebiete des Totenkultus geschaffen haben, gehört zu dem Besten der Kunstarbeit unserer Zeit. Von der Kunstübung Hermann Obrist's wäre zu wünschen, daß sie keine Fortsetzung durch ihn selbst oder Nachahmung durch Andere finde. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für eine Gemäldegalerie in Reichenberg in Böhmen ergeht in Erfüllung eines Vermächtnisses des verstorbenen Barons Heinrich von Liebieg vom Bürgermeister daselbst für deutsch-österreichische Architekten, die in Oesterreich ihren Wohnsitz haben oder sich vorübergehend im Auslande aufhalten. Bausumme 250000 K. 3 Preise von 2000, 1500 und 1000 K.. Der Ankauf eines nicht preisgekrönten Entwurfes für 500 K. ist vorbehalten. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Ob.-Brt. Prof. Theod. Bach in Prag, Ob.-Brt. Ludw. Baumann in Wien und Geheimrat Prof. Dr. K. Henrici in Aachen. Frist: 7. Aug. d. J. Unterlagen gegen 3 K. durch das Stadtbauamt in Reichenberg. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung eines Entwurfes für ein Plakat für die flüssige Tusche der Firma Günther Wagner in Hannover und Wien erläßt die Firma zum 26. Juli d. J. für in- und ausländische Künstler. Es gelangen 3 Preise von 1000, 750 und 500 M., sowie vier IV. Preise zu je 250 M. zur Verteilung. Für Ankäufe für nicht unter 50 und nicht über 100 M. stehen 1000 M. zur Verfügung. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Professoren Peter Behrens in Neubabelsberg; Karl Hoffacker in Karlsruhe; A. Kampf in Berlin, Alfred Roller in Wien und H. Schaper in Hannover. —

Wettbewerb Synagoge Görlitz. Die Gewinner des I. und des II. Preises sind die Hrn. William Lossow und Max Hans Kühne in Dresden, die auch mit der Ausführung des Bauwerkes betraut wurden. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung des Rathausplatzes in Steglitz liefen 75 Arbeiten ein. Ein Preis von 800 M. wurde den Hrn. Paul Reifegerste in Berlin und Kurt Herrmann in Wilmersdorf, ein Preis von 400 M. Hrn. Lehmann-Borges in Steglitz zuerkannt. Je einen Preis von 300 M. errangen Hr. Georg Meyer in Steglitz und Fr. Hulda Krebs in Marienhöhe bei Berlin. Ein Preis von 200 M. wurde dem Entwurf der Hrn. Hans Schmidt in Steglitz und Alfred Wünsche in Friedenau zuerkannt. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 23. Mai im Rathaus in Steglitz öffentlich ausgestellt. —

Wettbewerb Bebauungsplan Spittal. Den I. Preis von 1200 K. errangen die Hrn. Spinka und Holik in Brünn, den II. Preis von 900 K. die Hrn. Schrey und Kinsky in Wien. Der III. Preis wurde nicht verteilt. Ein Entwurf des Hrn. Dr. Th. Heyd in Darmstadt wurde zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Der Neubau der Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ in Dortmund. — Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten. (Fortsetzung.) — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. — Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau der Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ in Dortmund.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ER NEUBAU DER CHARLOTTENBURGER BRÜCKE.
 * KONSTRUKTIVER TEIL: STADTBAURAT A.
 BREDTSCHNEIDER IN CHARLOTTENBURG; AR-
 CHITEKTONISCHER TEIL: PROFESSOR BERN-
 HARD SCHAEDE IN CHARLOTTENBURG; BILD-
 HAUER HEINR. BAUCKE IN WILMERSDORF. *

===== DEUTSCHE BAUZEITUNG =====

***** XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 41. * * * *



DEUTSCHE BAU- ZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 41
BERLIN, DEN 22. MAI 1909



Der Neubau der Charlotten- burger Brücke. * * *

Konstr. Stadtbdt. A. Bredtschneider
in Charlottenburg; Architektur: Prof.
Bernhard Schaefer in Charlottenburg.

(Schluß aus No. 38.)

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildg. S. 275.

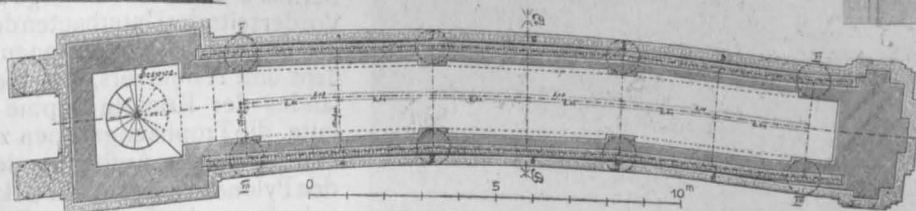
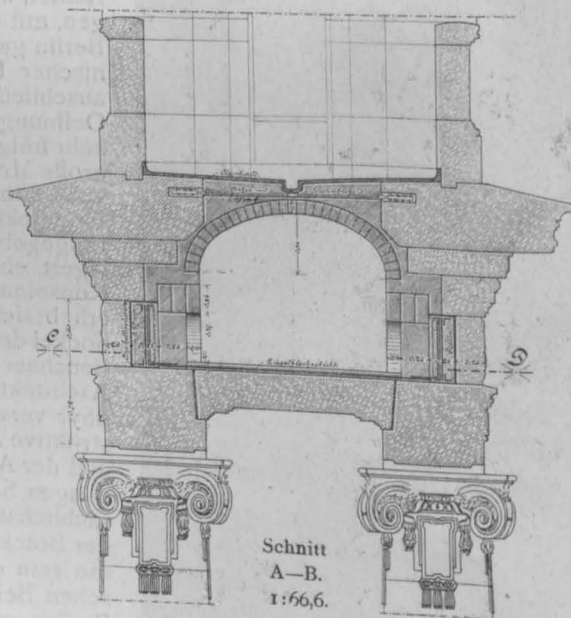
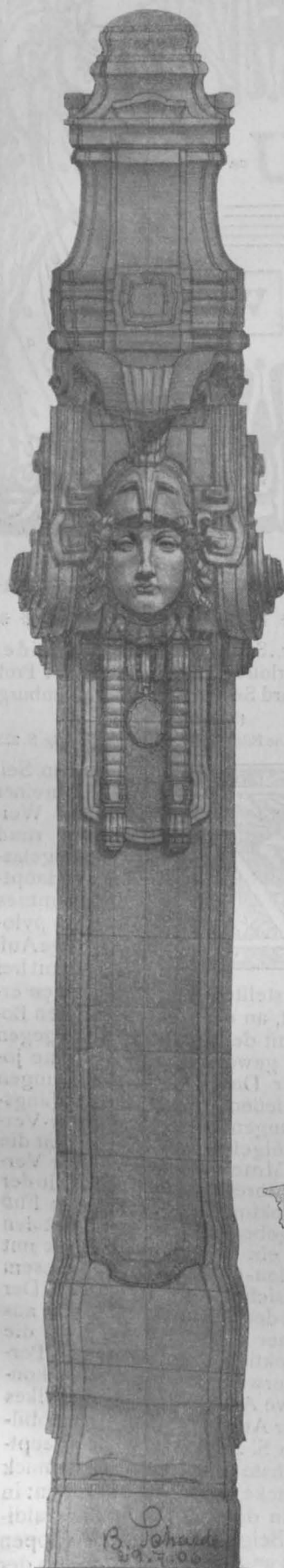


u beiden Sei-
ten des in einer
lichten Wei-
te von rund
15 m freigelas-
senen Haupt-
Fahrdammes
wurden pylo-
nenartige Auf-
bauten mit frei

vorgestellten jonischen Säulen er-
richtet, an die sich im leichten Bo-
gen, mit der konkaven Seite gegen
Berlin gewendet, drei Systeme jo-
nischer Doppelsäulen - Stellungen
anschließen, die als Durchgangs-
Oeffnungen für den Fußgänger-Ver-
kehr freigelassen sind. So dient die
große Mittelöffnung dem Fahr-Ver-
kehr, während die Oeffnungen in der
Architektur dem Verkehr zu Fuß
freigegeben sind. Auf den Säulen
lagert ein dreiteiliges Gebälk mit
Konsolen-Gesims und auf diesem
erhebt sich eine niedrige Attika. Der
Sockel der Architektur besteht aus
Beuchaer Granit, während für die
Architektur selbst Ettringer Por-
phyr verwendet wurde. Die kon-
struktive Anordnung des Gebälkes
und der Attika geht aus den Abbil-
dungen S. 274 hervor. Der haupt-
sächlichste bildnerische Schmuck
der Brücke zerfällt in 3 Gruppen: in
die rein dekorativen und heraldi-
schen Beigaben, wie die Wappen
Berlins und Charlottenburgs an der
Vorderseite der Unterbauten der bei-
den Lichtsäulen, die Wappen Preu-
ßens und Hannovers, des Heimat-
landes der Königin Sophie Char-
lotte, die Trophäengruppen zu bei-
den Seiten der Aufbauten der bei-
den Pylonen; in den mehr dekorativ
aufzufassenden figürlichen Schmuck

als Krönung der Pylonen und in die selbständig wirkenden Denkmal-Statuen des Königspaares. Der gesamte ornamentale Schmuck stammt nach den Entwürfen des Architekten von dem Bildhauer Walter in Friedenau. Die allegorischen figürlichen Bekrönungen der beiden Pylonen sind Werke des Bildhauers Prof. Georg Wrba in Dresden. Auf Anregung S. M. des Kaisers ist die Modellierung der beiden Königsfiguren, Friedrich I. und der Sophie Charlotte dem Bildhauer Heinr. Baucke in Wilmersdorf übertragen worden. Der Bronzezug dieser beiden Figuren stammt von Noack in Friedenau, der der Bekrönungsfiguren von Milde in Dresden. Die beiden Königsfiguren sind als vor dem Thron unter einem Baldachin stehend aufgefaßt und zeigen das reiche Prachtkostüm der höfischen Tracht des XVIII. Jahrhunderts. Die Figuren sind von guter, die Neigungen des prachtliebenden Königs vortrefflich darstellender Wirkung und erinnern in ihrer Gesamtaufassung wie in der Behandlung der Einzelheiten an die berühmten Bronze-Standbilder des Grabmales des Kaisers Maximilian in der Hofkirche in Innsbruck, die der Hofmaler Gilg Sesselschreiber entwarf. Wir geben die Figur der Königin in besonderer Abbildung nach dem Modell wieder, die den Schwung der Modellierung und die Pracht des Kostümes erkennen läßt. Mit dem Bau der Brücke wurde im Frühjahr 1904 begonnen; ihre Vollendung fand April 1909 statt.

Die gesamten Baukosten betrugen 1 583 600 M., von welchen der Staat die Summe von 400 000 M. übernommen hatte, während der Rest von der Stadt Charlottenburg getragen wurde. Von den Baukosten entfielen auf den Unterbau der Brücke und die Herstellung der Fahrbahn und der Gehwege 988 600 M., während die künstlerischen Aufbauten wie die Pylonen mit Torflügeln, Brüstungen, Lichtträger-



Grundriß in der Schnittlinie C-D.

Endigung der steinernen Brüstung der Brücke auf der Seite gegen Charlottenburg, sowie Grundriß und Schnitt durch das Gebälk der jonischen Säulenstellung der Flügelbauten.

Säulen, die Stirnseiten der Brücke und die unterirdischen Bedürfnis-Anstalten an der Nordseite der Brücke eine Summe von 595 000 M. beanspruchten. Die Ausführung des Unterbaues der Brücke erfolgte durch die Unternehmung Sager & Wörner in München, die des Oberbaues durch Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M.

Der geschäftliche Teil des Brückenbaues und die Vergebung der Arbeiten unterstand der Leitung des Hrn. Reg.-Bmstr. Zangemeister, während die künstlerische Oberleitung des Werkes durch Vertrag in die Hände seines Urhebers gelegt war.

Wir haben die Angelegenheit der Charlottenburger Brücke in den ersten Abschnitten ihrer Entwicklung nicht immer mit Zustimmung begleiten können, da uns die künstlerischen Interessen damals nicht genügend gewahrt erschienen. Um so lieber anerkennen wir angesichts des vollendeten Bauwerkes, daß die monumentalen Bauten der Stadt Charlottenburg, die der Kunst stets und freigebig eine gastliche Stätte bereitet hat, durch die Brücke um ein das Stadtbild in trefflicher Weise bereicherndes Kunstwerk vermehrt worden sind. —

—H.—

Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main.

Architekt: Geheimer Hofrat Professor Dr. Friedrich von Thiersch in München.

Hierzu die Abbildungen Seite 279.



In den Tagen vom 19. bis 22. Mai findet in Frankfurt a. M. nach den Bestimmungen Sr. Maj. des Kaisers und bei Anwesenheit des Kaisers und der Kaiserin der 3. Wettstreit Deutscher Männer-Gesang-Vereine statt, welcher viele Tausende deutscher Sänger und ungezählte Besucher des Sänger-Festes in der alten Kaiserstadt vereinigen wird. Für sie in erster Linie ist die stolze Festhalle erbaut worden, die am 20. Mai ihre festliche Weihe erhalten hat und hier eine kurze Darstellung finden soll. Wir stützen uns dabei auf eine schöne Denkschrift, welche der Architekt unter Mitwirkung der Baukommission und der an der Ausführung beteiligten Firmen pünktlich zum Sängerfest herausgegeben hat und ein anschauliches Bild des Werdeganges dieses großen Werkes gibt.

Lange Jahre gehen in Frankfurt die Erwägungen zurück, an Stelle der für den jedesmaligen besonderen Zweck errichteten und darauf wieder abgebrochenen vorübergehenden Bauten ein ständiges Gebäude für Ausstellungen und festliche Veranstaltungen aller Art zu errichten. Die Erwägungen verdichteten sich zu einem Entschluß, als das XI. Deutsche Turnfest des vergangenen Jahres und der III. Gesang-Wettstreit Deutscher Männergesang-Vereine dieses Jahres in sicherer Aussicht standen. Angesichts dieser beiden Feste und in Erwägung erweiterter Zwecke für die zu



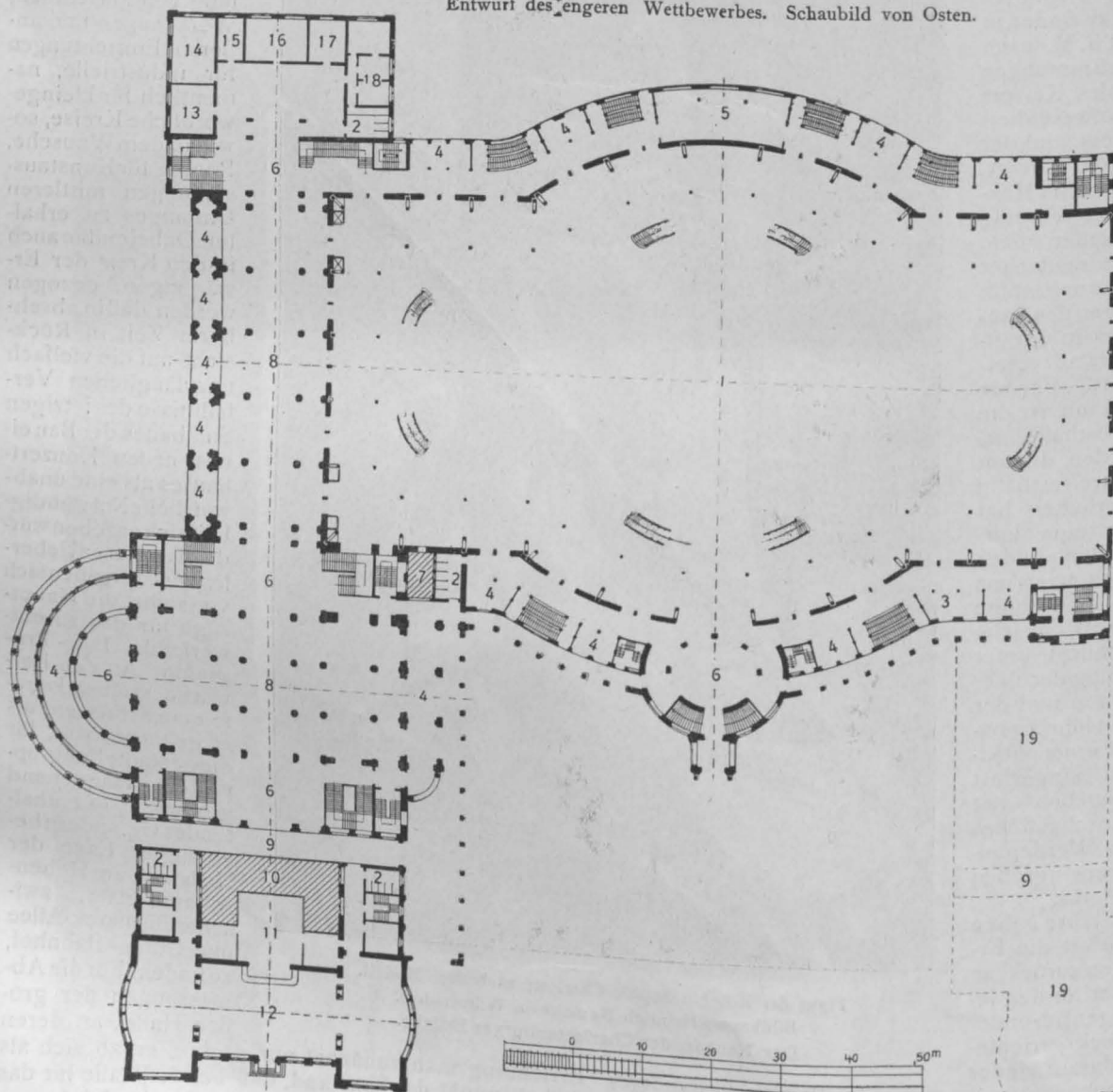
Figur der Königin Sophie Charlotte nach dem Modell.
Bildhauer: Heinrich Baucke in Wilmersdorf.
Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

schaffende Baugruppe glaubte man den Gedanken auch wirtschaftlich vertreten zu können. Die weiteren Zwecke bestanden in der von der Bürgerschaft schon lange geforderten Schaffung von Räumen für eine Dauer-Ausstellung von Maschinen, Werkzeugen und anderen Einrichtungen für industrielle, namentlich für kleingewerbliche Kreise, sowie in dem Wunsche, Räume für Kunstausstellungen mittleren Umfanges zu erhalten. Dabei mußte auch in den Kreis der Erwägungen gezogen werden, daß in absehbarer Zeit in Rücksicht auf die vielfach unzulänglichen Verhältnisse des jetzigen Saalbaues der Bau eines neuen Konzerthauses als eine unabweisliche Notwendigkeit sich ergeben würde. Aus diesen Ueberlegungen ergab sich von selbst die Hauptzüge für das zu entwerfende Bau-Programm. An den Entwurf desselben konnte man schreiten, als es gelungen war, für die geplante Baugruppe ein ausreichend grosses, 19 ha enthaltendes Gelände in bevorzugter Lage der Neustadt, am Hohenzollern-Platz, zwischen Bismarck-Allee und Güter-Bahnhof, zu finden. Für die Abmessungen der großen Halle, an deren

Errichtung man zunächst nur dachte, ergab sich als Anhaltspunkt der Umstand, daß bei der Halle für das deutsche Sängerbundesfest in Breslau im Jahre 1905 mit 20 000 Besuchern gerechnet worden war. Aus technischen Erwägungen entschied man sich jedoch dahin, den einheitlichen Raum dieser Halle nicht grösser als 6000 qm zu machen und den weitergehenden Anforderungen zu versuchen dadurch zu entsprechen, daß



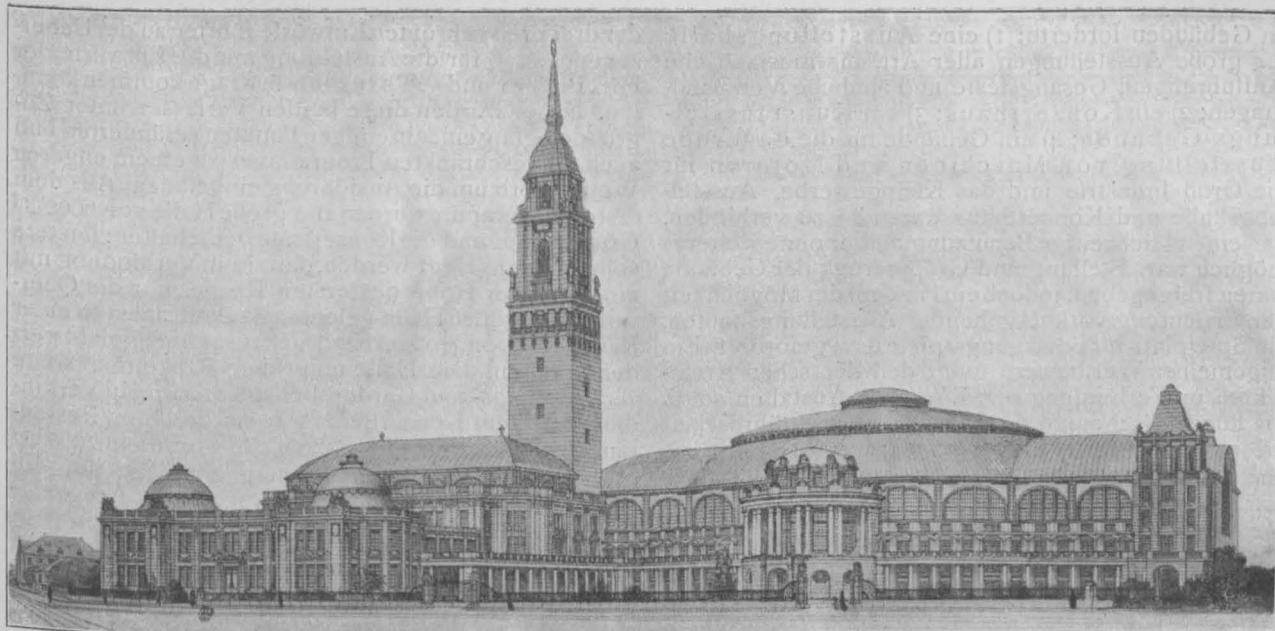
Entwurf des engeren Wettbewerbes. Schaubild von Osten.



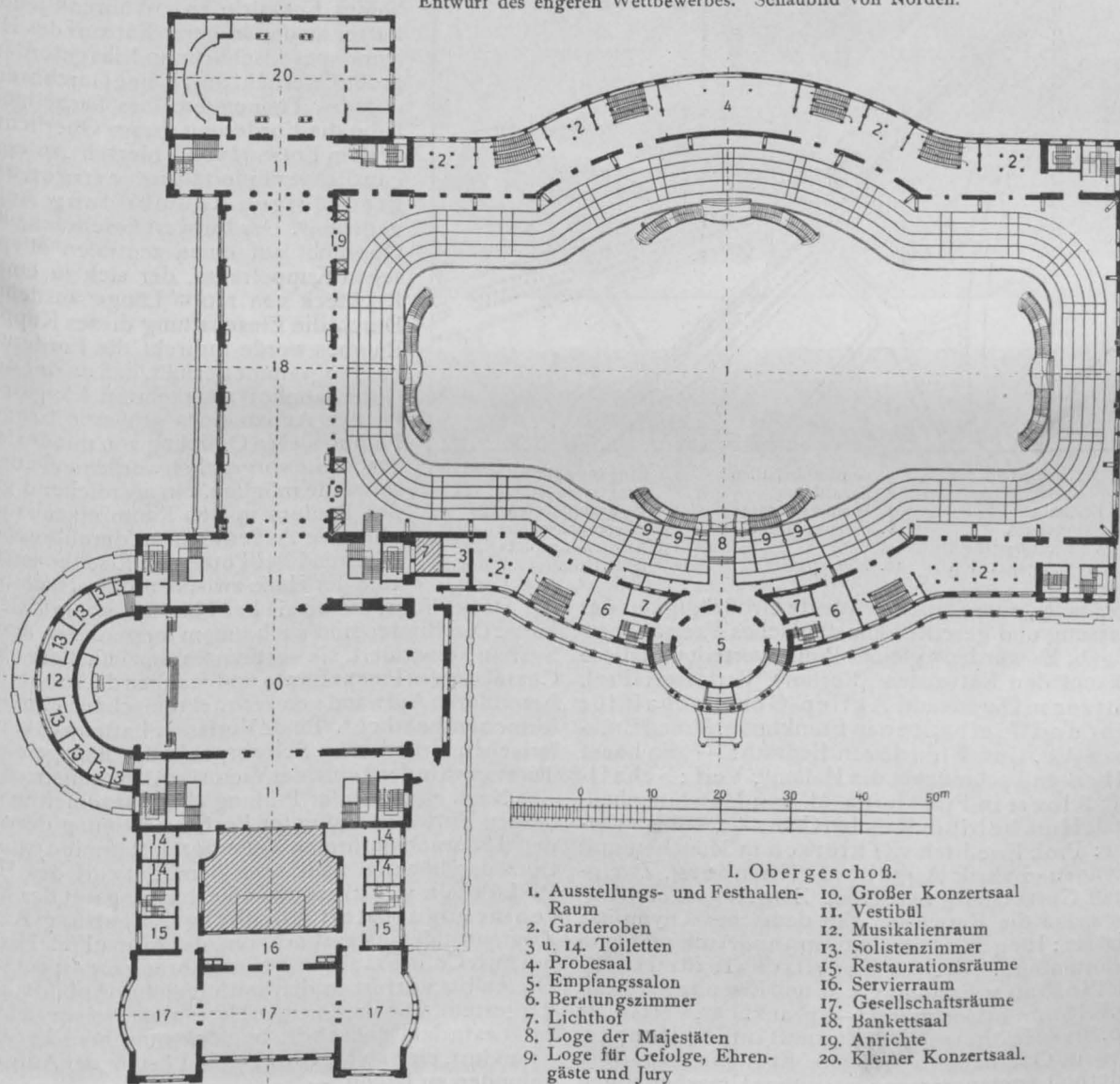
Erdgeschoß.

- | | | |
|---------------|------------------------|---------------------|
| 1. Halle | 8. Garderobehalle | 14. Post |
| 2. Toiletten | 9. Durchfahrt | 15. Auskunft |
| 3. Garderoben | 11. Küche | 16. Sanität |
| 4. Windfänge | 12. Restaurationsräume | 17. Telefon |
| 5. Probesaal | 13. Polizei | 18. Hausmstr.-Wohn. |
| 6. Vestibül | | 19. Erweiterung. |

die Halle sowohl durch den Anbau eines großen Sän-
gerpodiums vergrößert, als auch mit einem amphithea-
tralisch gestalteten Raum für 5000 Personen, der als
Vortragsraum für sich zu benutzen wäre, verbunden
werden konnte. „Dieser Forderung“ — es ist interes-
sant, diese Stelle aus der Denkschrift wörtlich anzu-



Entwurf des engeren Wettbewerbes. Schaubild von Norden.



führen — „lag der Gedanke zugrunde, daß für deklamatorische und dramatische Vorführungen vor einem Auditorium von 5000 Köpfen ein geeigneterer Raum als das antike Theater mit seinen halbkreisförmigen Sitzreihen „in weiten stets geschweiften Bogen“ sowohl in Hinsicht der Raumökonomie als der Akustik bis heute nicht gefunden worden ist, während es

immerhin zweifelhaft war, ob ein Raum von 6000 qm Grundfläche so hergestellt werden könne, daß er allen Anforderungen in akustischer Hinsicht genügen würde“. Als die Untersuchungen jedoch für die Bejahung der Frage einige Wahrscheinlichkeit ergaben, wurde das Amphitheater wieder fallen gelassen.

Es entwickelte sich nun ein Raumprogramm, welches

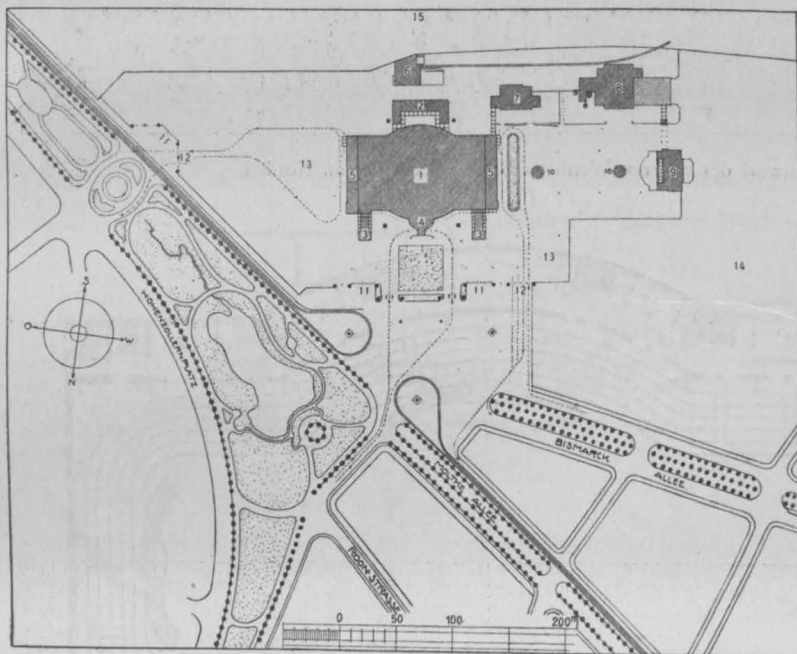
an Gebäuden forderte: 1) eine Ausstellungshalle für große Ausstellungen aller Art, für musikalische Aufführungen, Gesangsfeste und ähnliche Veranstaltungen; 2) ein Konzerthaus; 3) ein Kunstaustellungs-Gebäude; 4) ein Gebäude für die dauernde Ausstellung von Maschinen und Motoren für die Groß-Industrie und das Kleingewerbe. Ausstellungshalle und Konzerthaus waren so zu verbinden, daß eine gleichzeitige Benutzung beider ohne weiteres möglich war. Stellung und Gruppierung der Gebäude waren freigegeben, jedoch ein Park mit der Möglichkeit der Errichtung vorübergehender Ausstellungsbauten, ein Spielplatz für Bewegungsspiele usw. gefordert. Ein allgemeiner Wettbewerb unter den deutschen Architekten in Verbindung mit Eisenbau-Anstalten sollte die künstlerische und die finanzielle Durchführbarkeit dieses Programmes erweisen. Es liefen 11 Entwürfe ein, in denen fast allen nach der Ansicht des Preisge-

der drei preisgekrönten Entwürfe führten zu der Ueberzeugung, daß für die Ausführung nur die Entwürfe der Hrn. Pützer und v. Thiersch in Frage kommen könnten. Daher wurden diese beiden Verfasser unter Zugrundelegung eines in einigen Punkten veränderten und auch eingeschränkten Programmes zu einem engeren Wettbewerb um die Ausführung eingeladen. Aus dem ersten Programm wurden die große Halle von 6000 qm Grundfläche und die Konzertsäle beibehalten; letztere sollten so angelegt werden, daß sie in Verbindung mit einem in der Höhe des ersten Ranges vor die Querseite der großen Halle gelegten Bankettsaales zu einer Raumfolge von großem Eindruck zusammengefaßt werden konnten. Die Halle unter dem Bankettsaal sollte als Empfangs- und Garderobehalle dienen. In Verbindung mit dem Konzerthaus war ein größeres Restaurant zu planen. Für die große Halle wurde ein 2000 qm großes Oberlicht zur Bedingung gemacht, um die Halle für Ausstellungen aller Art geeignet zu machen.

Die beiden auf dieser Grundlage entstandenen Entwürfe wurden der Beurteilung des Preisgerichtes des ersten Wettbewerbes unterworfen. Dasselbe erkannte den hohen künstlerischen Wert beider Entwürfe an. Während jedoch Pützer an den früheren Entwurf des Hallenraumes anschließend und das geforderte große Oberlicht durch eine Durchbrechung des Tonnengewölbes herbeiführte, habe die Forderung dieses Oberlichtes in dem Entwurf von Thiersch „zu einer gänzlich veränderten, neuartigen und großzügigen Raumbildung Anlaß gegeben“. Der Entwurf beschränke das Oberlicht auf einen zentralen elliptischen Kuppelraum, der sich zu einem Rechteck von 110 m Länge ausdehne. Durch die Einschaltung dieses Kuppelraumes werde indirekt die Forderung des Programmes erfüllt, daß an der dem Güterbahnhof zugekehrten Längsseite für den Anbau eines größeren Sängerpodiums eine Oeffnung von mindestens 17 m Breite vorgesehen werden solle, denn es werde möglich, ein ausreichend großes Podium in den Raum einzubauen, ohne die Außenwand zu durchbrechen. Während bei Pützer die Eisenkonstruktion der Halle zwischen dem Dach und

der Decke liege, bleibe sie bei Thiersch überall sichtbar. „Die Binder sind nach einem besonderen neuen System konstruiert, sie bestimmen den künstlerischen Charakter des Innenraumes und machen dadurch einen besonderen Aufwand von architektonischen Schmuckformen entbehrlieh“. Beide Verfasser hatten aus künstlerischen Gründen im Schwerpunkt der Anlage einen Turm, etwa in der Achse der Victoria-Allee, aufgerichtet. Nach eingehender Prüfung aller Einzelheiten der beiden Entwürfe und unter Berücksichtigung der von den Unternehmerfirmen zugesagten Termine wurde trotz der höheren Baukosten dem Entwurf des Hrn. Prof. Friedr. v. Thiersch in Verbindung mit der Maschinenbauanstalt Nürnberg-Augsburg A.-G., Zweiganstalt Gustavsburg, und der Firma Phil. Holzmänn & Co. in Frankfurt die Ausführung zugesprochen. Dieser Entwurf ist in den mitfolgenden Abbildungen dargestellt. Die auswärtigen Herren des Preisgerichtes, heißt es in der Denkschrift, beglückwünschten die Stadt Frankfurt, eine so hervorragende Lösung der Aufgabe gefunden zu haben. —

(Fortsetzung folgt.)



Lageplan.

1. Festhalle
2. Sängerhaus
3. Verwaltungsfügel
4. Empfangspavillon

5. Garderobehallen
6. Kesselhaus
7. Weinrestaurant
8. Bierrestaurant
9. Café
10. Musikpavillons

11. Eingänge für Fußgänger
12. Wagenanfahrten
13. Wagenhalteplätze
14. Ausstellungplatz
15. Güterbahnhof

richtes sich „eine bemerkenswerte Großzügigkeit der Auffassung und gereiftes künstlerisches Verständnis“ kundgab. Es wurden 3 gleiche Preise verteilt und diese zuerkannt den Entwürfen „Forum“, Verfasser: Prof. F. Pützer in Darmstadt, Aktien-Gesellschaft für Hoch- und Tiefbauten in Frankfurt a. M. und Brückenbau-Akt.-Ges. Flender in Benrath; — „So baut das Haus und schmückt die Hallen“, Verf.: Schaffner & Albert in Frankfurt a. M. und Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk bei Köln; — „Adler“, Verfasser: Prof. Friedrich v. Thiersch in München und Maschinen-Fabrik Augsburg-Nürnberg, Zweiganstalt Gustavsburg bei Mainz. Zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe „Ein deutsches Olympia“, Verfasser: Jürgensen & Bachmann, Architekten in Charlottenburg, Aktien-Gesellschaft für Hoch- und Tiefbau in Frankfurt a. M. und Eisenbau-Anstalt Aug. Klönne in Dortmund; — „Frankfurt“, Verfasser: Arch. Bruno Möhring in Berlin und Gutehoffnungshütte in Oberhausen. Weitere Erwägungen, sowie wiederholt vorgenommene freiwillige Umarbeitungen

Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909. Von Wasser-Bauinspektor O. Höch in Hamburg.

Nachdem von Weihnachten bis einige Tage nach Neujahr in ganz Deutschland strenger Frost geherrscht hatte, bei dem bis zu 14° R. Kälte beobachtet sind, wurde das Wetter milder bis Mitte Januar, zahlreiche Regen- und Schneefälle hervorruhend. Die Schneedecke vermochte sich jedoch nur in den Gebirgsgegenden zu halten. In der

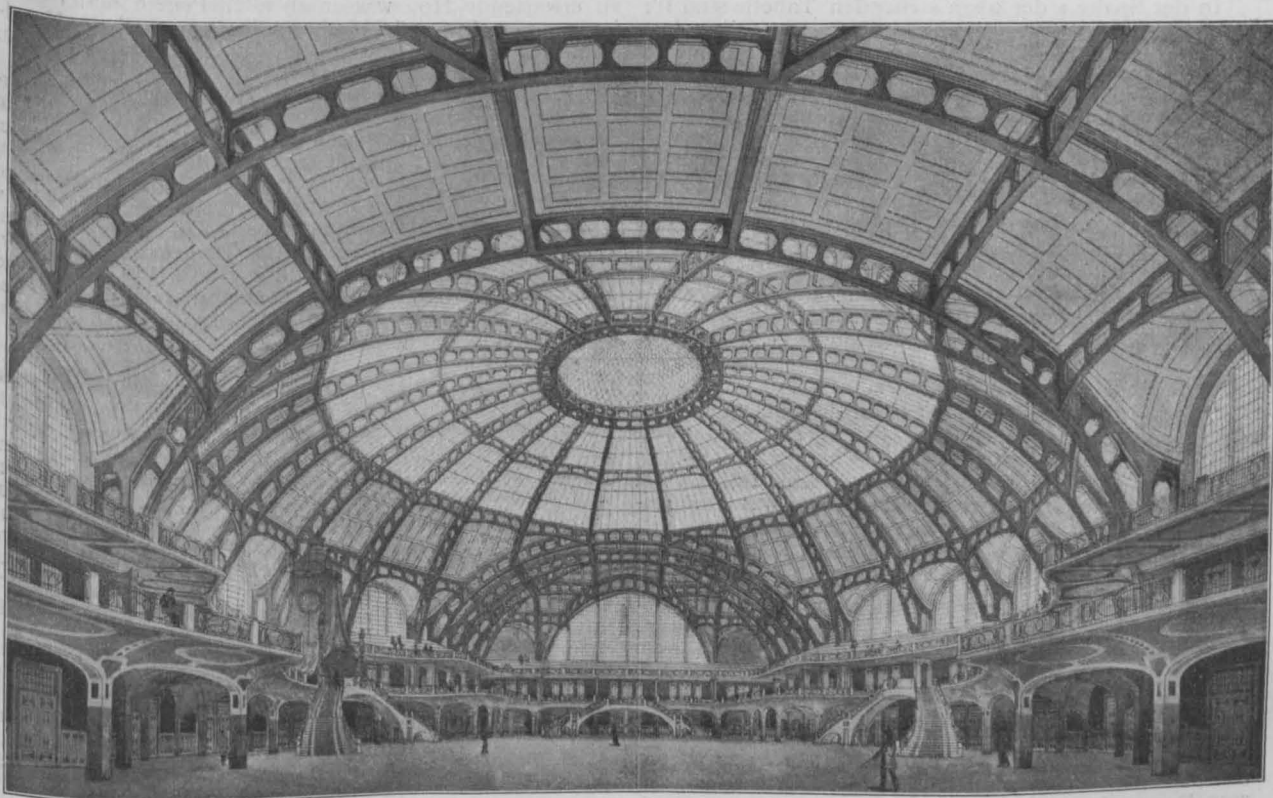
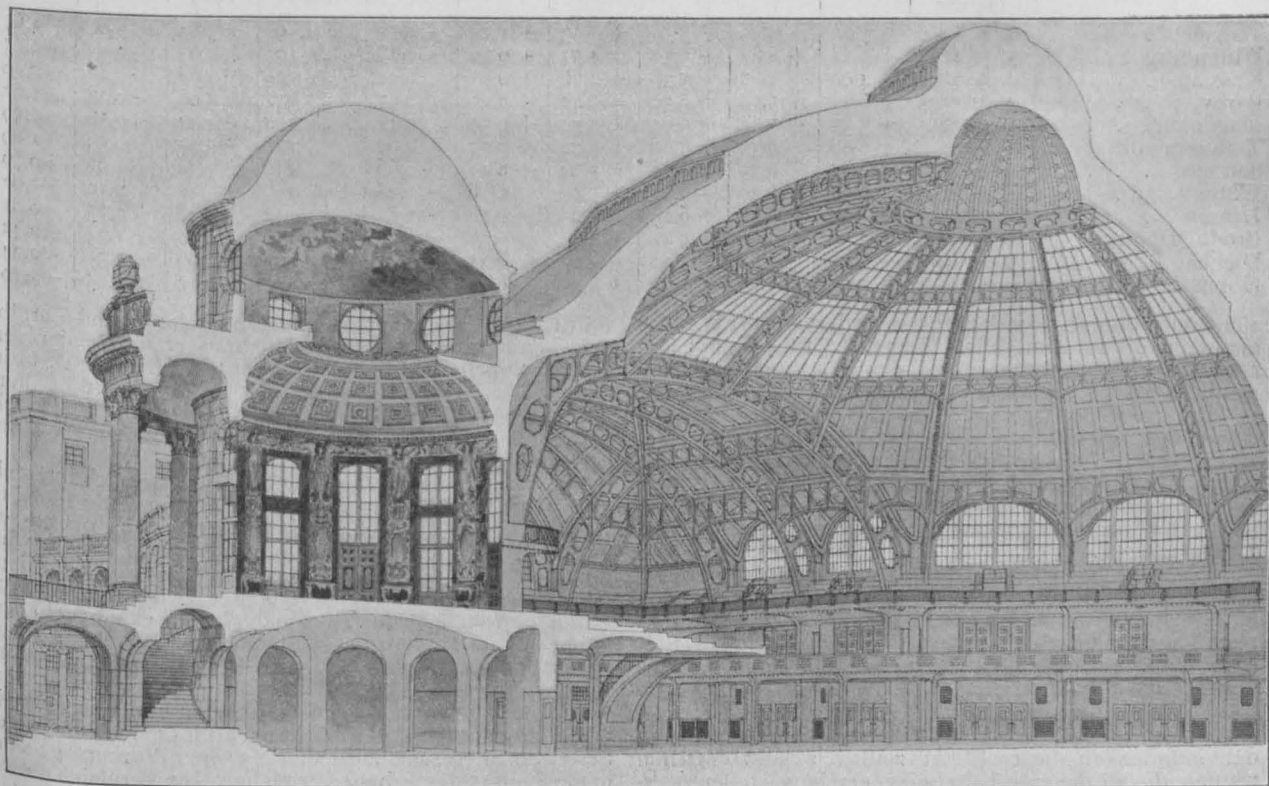
zweiten Hälfte des Monats herrschte wieder infolge eines über Mitteleuropa lagernden Hochdruckgebietes Frost, jedoch von geringerer Stärke als zu Anfang des Monats.

Bei den aus nördlicher oder östlicher Richtung wehenden Winden war der Wasserstand der Elbe ein sehr niedriger und näherte sich stark demjenigen des für die Schifffahrt

so unglücklichen Jahres 1904, in welchem an den meisten Pegeln die bisher niedrigsten Wasserstände beobachtet waren. In Aussig zeigte der Pegel nur 6 cm, in Magdeburg nur 4 cm mehr als 1904, in Dresden wurde jener Tiefstand gerade erreicht und in Roßlau und Barby sogar unterschritten. An den unterhalb belegenen Pegeln war der Wasserstand

barometrische Depression noch über Nordwest-Europa verblieb und dann erst allmählich nördlich weiterzog. Der Wind drehte nach West und überflutete mit seiner feuchten und warmen ozeanischen Luft West-Europa. Die Frostgrenze trat ostwärts immer weiter zurück.

In den letzten Tagen der Frostperiode waren in Mittel-



Perspektivischer Schnitt nach der Querachse der Halle und Inneres der Halle.

Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt a. Main. Arch.: Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch in München.

ein günstigerer und erhob sich beispielsweise in Lenzen noch 0,66 m, in Lauenburg 1,05 m über denjenigen vom Jahre 1904.

Am 30. Januar trat ein scharfer Witterungswechsel ein. Das bis dahin über Westrußland lagernde Hochdruckgebiet zog nach Asien ab und verlor so seine Bedeutung; dagegen trat westlich über dem Ozean ein neues Hochdruckgebiet in die Erscheinung, während die bereits vorher vorhandene

Deutschland und besonders im Riesengebirge, dessen südlicher Abhang für die Elbe in Betracht kommt, während der Nordabhang dem Gebiet der Oder angehört, große Schneemengen gefallen, die nun infolge des plötzlichen Witterungswechsels mit den am 3. und 4. Februar niedergehenden großen Regenmengen zusammen zu Tal gingen. Da der Boden nicht so schnell auftauen und durch Versickerung nichts

P e g e l	Höchst bekannte:		Höchst- stand 1895	Zu erwartender		Differenz der		Datum des Höchst- standes 1909	Einge- tretener Höchst- stand 1909	Differenz gegen die	
	Wasserstand bei eisfreiem Wasser			Wasserstand nach der		ersten zweiten				zweite erste Vorhersage Vorhersage	
	Datum				ersten	zweiten	Vorhersage gegen 1895				
Torgau	6. 9. 1800	+ 7,06	+ 6,35	+ 7,50	+ 5,75	+ 1,15	— 0,50	Febr. 9.	+ 5,83	— 0,02	— 1,67
Wittenberg	5. 2. 1862	+ 5,28	+ 4,82	+ 5,52	+ 4,54	+ 0,70	— 0,28	" 10.	+ 4,67	+ 0,13	— 0,85
Rosslau	9. 9. 1890	+ 4,96	+ 4,87	+ 5,38	+ 4,66	+ 0,51	— 0,21	" 0.	+ 4,68	+ 0,02	— 0,70
Barby	3. 4. 1845	+ 6,33	+ 5,79	+ 6,30	+ 5,42	+ 0,59	— 0,37	" 11.	+ 5,08	— 0,34	— 1,22
Magdeburg	13. 4. 1865	+ 5,57	+ 5,34	+ 5,93	+ 4,92	+ 0,59	— 0,42	" 12.	+ 4,34	— 0,58	— 1,59
Tangermünde . . .		+ 6,00	+ 6,32	+ 7,06	+ 5,72	+ 0,74	— 0,60	" 13.	+ 5,17	— 0,55	— 1,89
Sandau	15. 4. 1865	+ 6,45	+ 6,30	+ 6,54	+ 5,64	+ 0,24	— 0,66	" 13.	+ 7,30	+ 1,06	+ 0,76
Wittenberge . . .	2. 4. 1805	+ 6,30	+ 6,30	+ 6,14	+ 5,02	0,16	— 1,28	" 14.	+ 5,12	+ 0,10	— 1,02
Lenzen	2. 4. 1805	+ 6,47	+ 6,47	+ 6,29	+ 5,23	— 0,18	— 1,24	" 14.	+ 5,48	+ 0,25	— 0,81
Broda (Dömitz) . .	6. 4. 1895	+ 5,50	+ 5,50	+ 5,41	+ 4,32	+ 0,11	— 0,98	" 15.	+ 2,93	— 1,34	— 2,43
Darchau	7. 4. 1805	+ 5,21	+ 5,21	+ 5,00	+ 4,03	— 0,21	— 1,18	" 16.	+ 2,66	— 1,37	— 2,34
Hohnstorf	6. 3. 1870	+ 5,99	+ 5,92	+ 5,91	+ 4,47	— 0,01	— 1,45	" 17.	+ 2,72	— 1,75	— 3,19



AS NEUE STADTTHEATER IN LÜBECK. * ARCHIT-
TEKT: PROFESSOR MARTIN DÜLFER, B. D. A.,
IN DRESDEN. * PERSPEKTIVISCHE ANSICHT
DER HAUPTFASADE AN DER BECKERGRUBE.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 42. * * *



Teil der Giebelkrönung des Mittelbaues der Hauptfassade an der Beckergrobe.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. N^o. 42. BERLIN, DEN 26. MAI 1909.

Das neue Stadttheater in Lübeck.

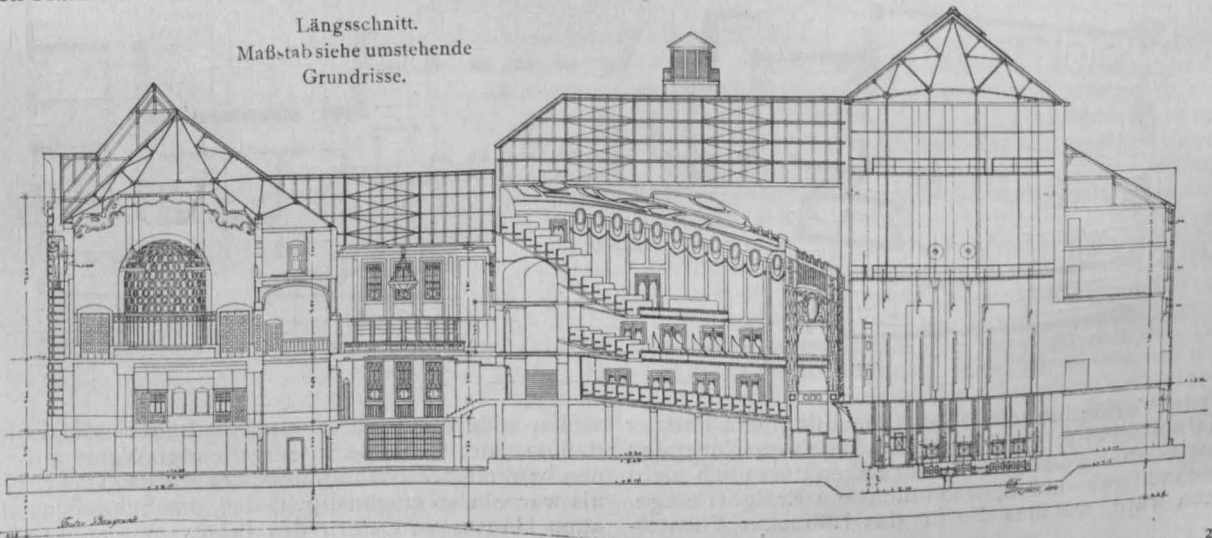
Architekt: Professor Martin Dülfer, B. D. A. in Dresden. Hierzu eine Bildbeilage.



Die Stätte an der Beckergrobe in Lübeck, an welcher das heutige neue Stadt- und Staats-Theater steht, hat Theaterbestimmung seit Alters. Ein bescheidenes Schauspielhaus stand auf ihr bis zum Jahre 1858, in welchem die Aktiengesellschaft Casino ein neues Haus im Stile der Schinkel'schen Schule errichtete, welches bei seiner Eröffnung als ein großer Fortschritt im Kunstleben der Stadt begrüßt wurde. Ein halbes Jahrhundert beglückte in ihm die Muse Thalia die regsame Bevölkerung der alten Hansestadt und brachte in das ernste Konto von

Soll und Haben viele freundliche Züge der Erholung und der Anregung. Doch mit dem Wachsen des modernen Lübeck, mit der zunehmenden Anteilnahme seiner Bewohner an dem Schicksal der dramatischen Muse in der Beckergrobe vermehrte sich die schon seit Jahren aufgekeimte Ueberzeugung, daß das alte Haus den Anforderungen des heutigen Theaterbetriebes in Bezug auf szenische Darstellung und Sicherheit der Künstler und der Theaterbesucher nicht mehr entspreche. In weiten Kreisen der Bevölkerung wurde daher der Plan eines neuen Theaters erörtert. Auf Anregung der Casino-Gesellschaft nahm eine Vereinigung von Theaterfreunden die Verhandlungen zunächst mit einigen im Bau von Theatern erfahrenen Architekten auf,

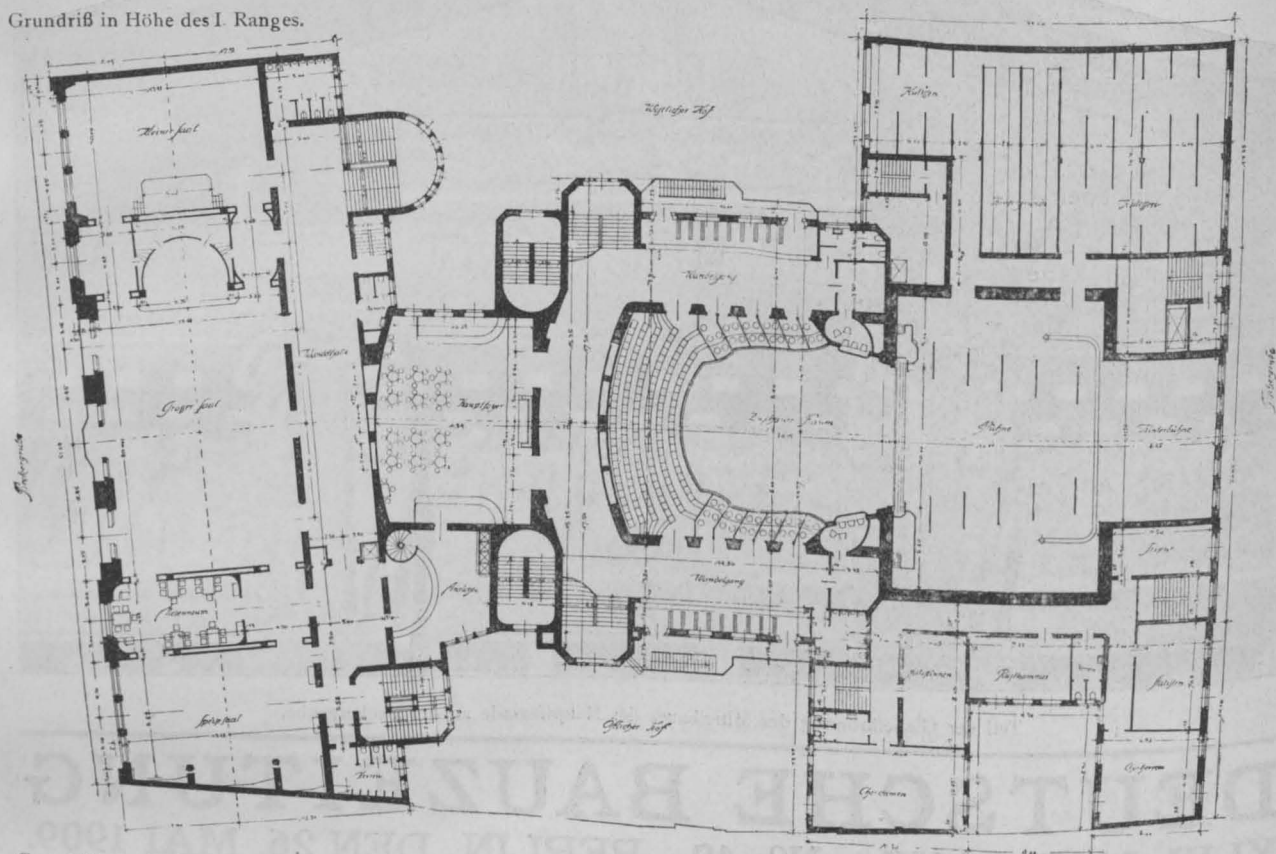
Längsschnitt.
Maßstab siehe umstehende
Grundrisse.



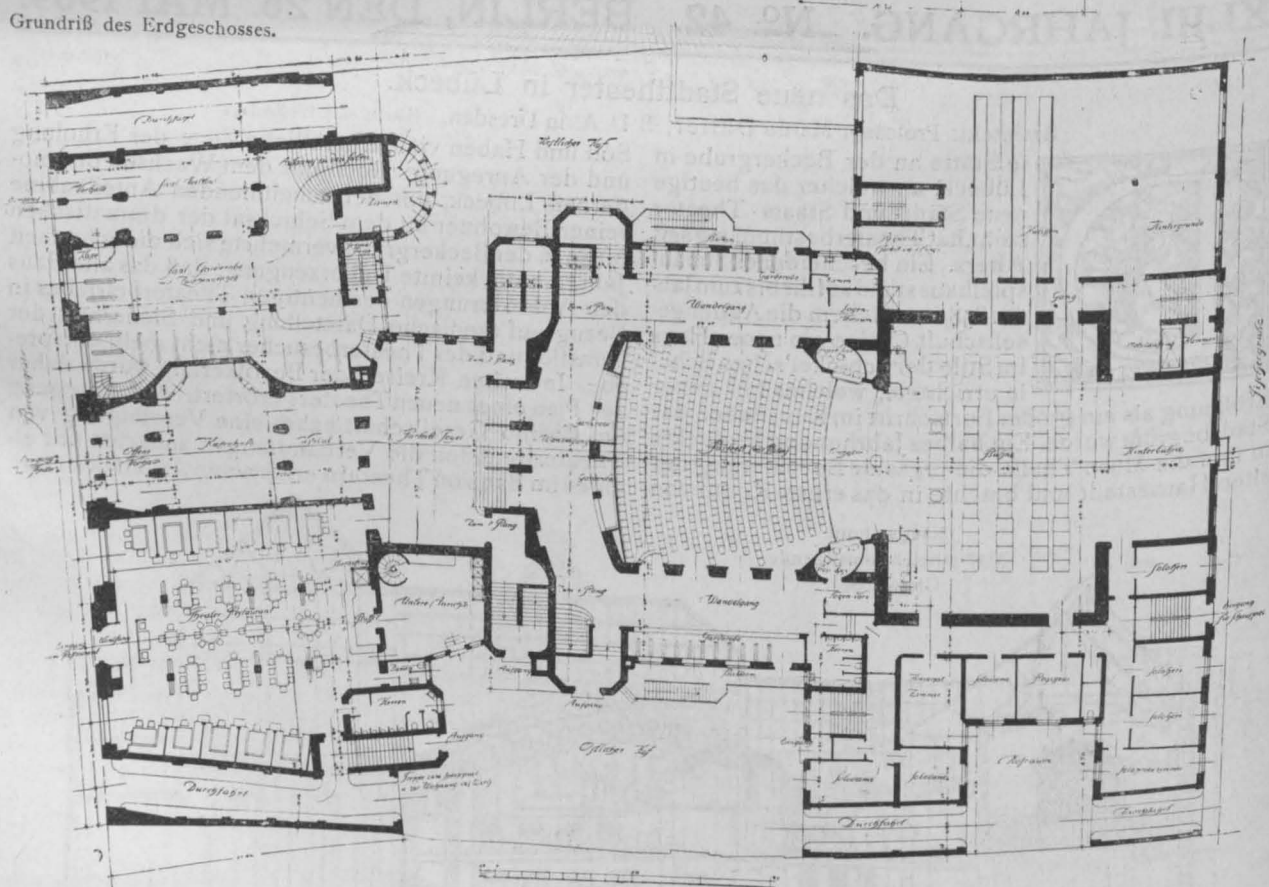
um die Raumbedürfnisse für ein neues Haus festzustellen. Das Ergebnis der Untersuchungen und Beratungen war die Überzeugung, daß es nach dem Erwerb einiger benachbarter Grundstücke wohl möglich sei, eine Baugruppe zu schaffen, welche die alte Wohn-

wesen Verantwortlichen mit Besorgnis erfüllt hätte. Dieses Ereignis war der Brand des Iroquois-Theaters in Chicago mit seinem furchtbaren Verlust an Menschenleben. Es wurde zu einem Mene Tekel für alle Säumigen im Reiche des Theaters und hatte wie an

Grundriß in Höhe des I. Ranges.



Grundriß des Erdgeschosses.



heit der Verbindung eines Saalbaues mit einem Theater erhalten könnte. Zu einem unmittelbaren Entschluß wäre es aber wohl trotz dieser Erkenntnis noch nicht so schnell gekommen, wenn nicht ein Ereignis eingetreten wäre, welches die für das Lübecker Theater-

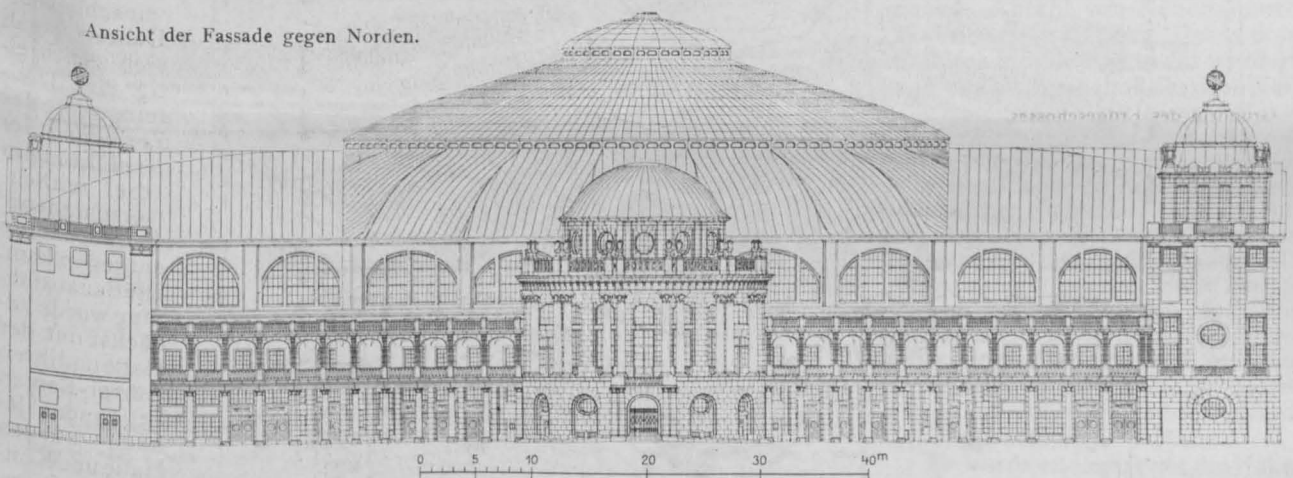
vielen anderen Orten so auch in Lübeck die Folge, daß das alte Gebäude in eingehender Weise auf seinen baulichen Zustand untersucht wurde. Das Ergebnis war ein so ungünstiges, daß die Schließung des alten Hauses zu Ostern des Jahres 1905 angeordnet

werden mußte. Jetzt hieß es handeln. Bereits unter dem 18. März 1905 machte der Senat der Bürgerschaft Vorschläge für die Wahl eines Platzes für ein neues Haus wie für die Bausumme, beantragte die Einsetzung einer aus 4 Senatoren und 8 Bürgern bestehenden Theaterbau-Kommission und beantragte zugleich die Veranstaltung eines Wettbewerbes zur Gewinnung von Entwürfen für das neue Haus. Die Einleitung des Senats-Beschlusses vom 18. März 1905, welcher der Bürgerschaft den Neubau eines Stadttheaters aus öffentlichen Mitteln vorschlug, betonte: diesen Bau auf Kosten des Staates zu errichten, könne keinem Bedenken unterliegen. „Für eine kräftig aufstrebende Stadt von der Größe Lübeck's gehört ein künstlerisch geführtes städtisches Theater zu den hervorragendsten Bildungsmitteln. Das unumgängliche Gegengewicht gegenüber den immer mehr an Bodengewinnenden sogenannten Variété-Unternehmungen ist ein würdiges Stadttheater, auch in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutungsvoll, indem es, gleichwie die Pflege guter Konzertmusik, der erwünschten Steigerung des Zuzuges bemittelter Fremden einen neuen Antrieb gewährt“. Die Höhe der Kosten des Neubaus wurden zunächst auf 1 Mill. M. festgesetzt. Die Anträge des Senates fanden die grundsätzliche Zustimmung der Bürgerschaft, nur über die Wahl des Platzes für das neue Haus entbrannte ein harter Kampf der Meinungen. Der Kampf wogte hin und her zwischen der Partei, die für eine Errichtung des Neubaus an der überlieferten Stelle eintrat und jener Partei, die für eine Errichtung des Theaters auf einem freien Platze kämpfte; 14 Plätze kamen dafür in Vorschlag. Da brachte eine hochherzige Handlung die Entscheidung. Am 25. Nov. 1905 stellte der Senator Emil Possehl für den Fall, daß bis zum Ende des Jahres ein Beschluß von Senat und Bürgerschaft zustande käme, der die Erbau-

ung des Stadttheaters auf dem alten Platze in der Beckergrube bestimmte, dem Staate die erforderlichen Mittel für den Erwerb der Grundstücke der Casino-Gesellschaft und einiger benachbarter Grundstücke im Betrage von 465 000 M. zur Verfügung. Zugleich wurde mit dem Anerbieten der Wunsch ausgesprochen, daß mit dem Theater der Bau eines Konzert- und Gesellschaftshauses verbunden werde. Am 29. Dezember 1905 wurde darauf die Errichtung des Baues in der Beckergrube beschlossen. Zur Verfassung der Pläne wurde ein engerer Wettbewerb unter vier im Theaterbauwesen erfahrenen Architekten ausgeschrieben; aus dem scharfen Wettbewerb ging der Architekt Professor Martin Dülfer in Dresden nach dem einstimmigen Urteil des Preisgerichtes mit einem Entwurf als Sieger hervor, von dem es in der Beurteilung hieß: „in der Gesamt-Anordnung ist in großzügiger Weise ein sehr guter Raumorganismus geschaffen“. Dülfer wurde hierauf mit der Ausarbeitung eines Ausführungs-Entwurfes betraut und dieser durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 11. März 1907 zur Ausführung genehmigt und zugleich eine Bausumme von 1 734 320 M. bewilligt. Am 2. April 1907 wurde mit den Arbeiten begonnen und am 1. Okt. 1908 bereits konnte die Einweihung des Neubaus unter großen Ehrungen für den Erbauer stattfinden.

Hier war also die Aufgabe gestellt, ein Theater in Verbindung mit Konzert- und Gesellschaftsräumen nicht auf einem freien Platz, sondern unter erschwerten Umständen zwischen alten Häusern zu errichten, sich in Maßhaltung dem Straßenbilde anzupassen und doch wieder durch Ernst und Würde dem Bau Charakter zu geben. Wie Dülfer diese schwierige Aufgabe in meisterhafter Weise löste, sei in den folgenden Aufsätzen mit Abbildungen dargelegt. — (Fortsetzung folgt.)

Ansicht der Fassade gegen Norden.



Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main.

Architekt: Geheimer Hofrat Professor Dr. Friedrich von Thiersch in München. (Fortsetzung.)

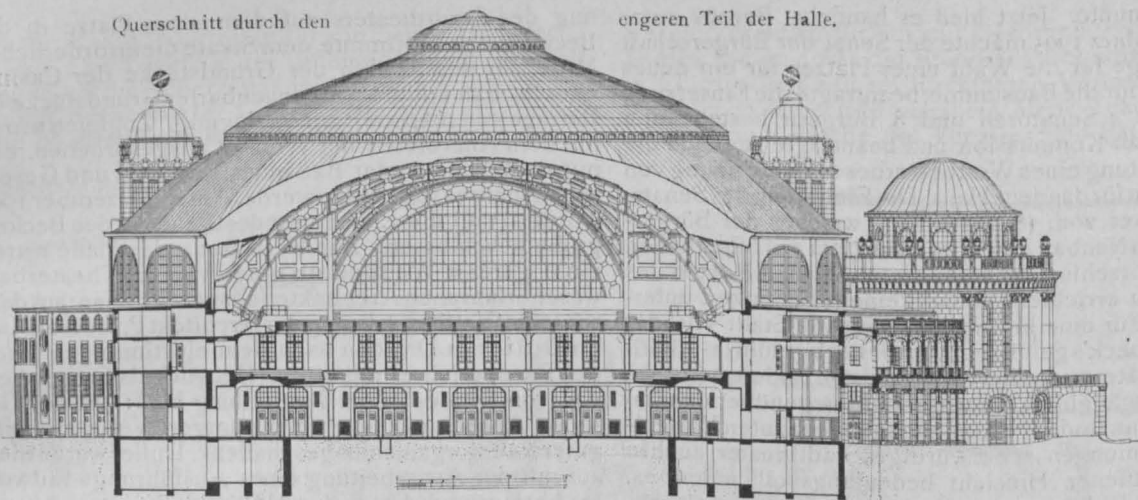


er Ausführung des so gewonnenen Entwurfes mußte naturgemäß die Geldbeschaffung vorangehen. Die Kosten des Hallenbaues waren auf 4 Mill. M. veranschlagt und zwar waren angenommen 2 733 000 M. als die eigentlichen Baukosten, 400 000 M. für Heizungs- und Lüftungs-Anlagen einschließlich Kesselhaus, 250 000 M. für elektrische Beleuchtung, 377 000 M. für Platzherstellung, Einfriedigungen und Verschiedenes, sowie 240 000 M. für Architekten-Honorar und Bauleitung. Um die Stadt Frankfurt nicht zu sehr zu belasten, wurde für den Bau und den Betrieb der Festhalle die „Ausstellungs- und Festhallen-Gesellschaft m. b. H.“ derart gebildet, daß das Stammkapital zu gleichen Teilen auf Private und die Stadt verteilt wurde. Den Rest des etwa erforderlichen Kapitals sollte die Gesellschaft durch eine An-

leihe mit Garantie der Stadt beschaffen. Die privaten Stamm-Anteile wurden mit 5 % Dividende bedacht, nach deren Bestreitung die Anteile der Stadt mit bis zu 4 %. Die privaten Anteile sollen in den Jahren 1915 bis 1917 von der Stadt zum Nennwerte übernommen werden. Eine besondere Baukommission wurde gebildet mit Hrn. Stadtbaurat Schumann als Vorsitzenden und den Mitgliedern des städtischen Hochbauamtes Ambrosius, Lönholdt und Seeger als Angehörigen des Bau-faches; hierzu traten noch 4 weitere Mitglieder vom Magistrat und der Stadtverordneten-Versammlung. Am 11. Juni 1907 wurde mit dem Bau begonnen, nachdem schon vorher die Verträge mit den Unternehmern des Rohbaues abgeschlossen worden waren. Ein Teil des Rohbaues sollte schon dem Turnfest 1908 dienen, während der Gesamtbau zum Sängerfest 1909 fertig zu stellen war. Trotz der außerordentlichen Kürze der Zeit und der Ungewöhnlichkeit des Baues wurde dieses Ziel erreicht, ein glänzendes Zeugnis für alle

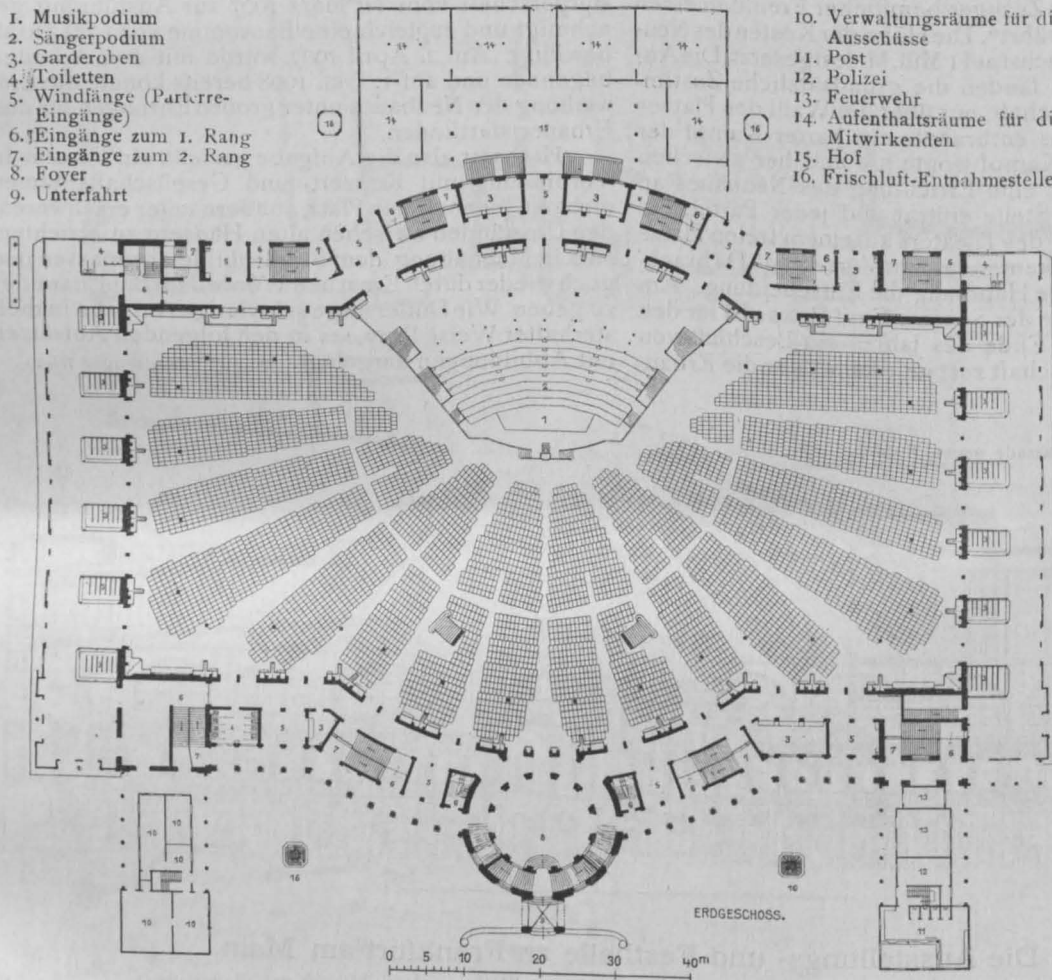
Querschnitt durch den

engeren Teil der Halle.



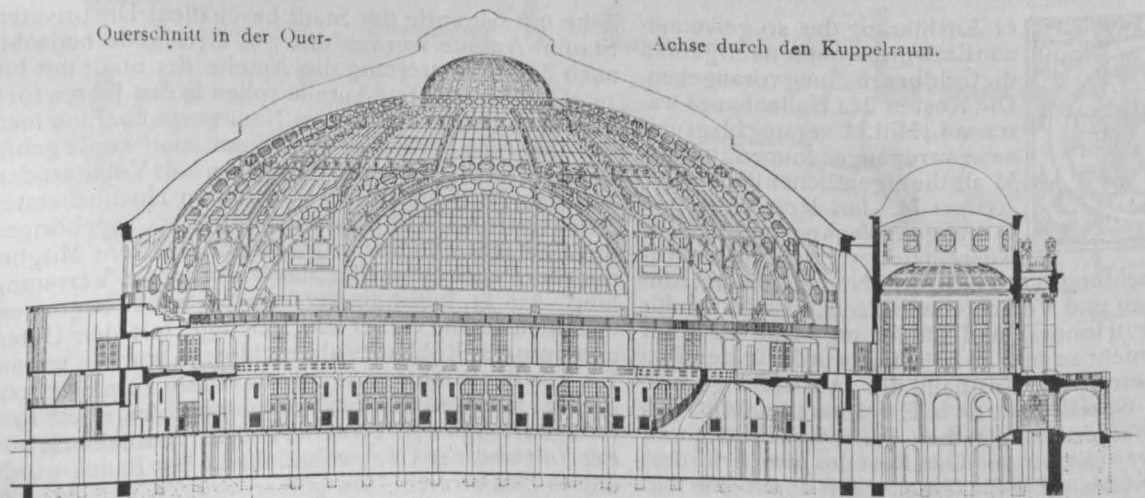
1. Musikpodium
2. Sängerpodium
3. Garderoben
4. Toiletten
5. Windflänge (Parterre-Eingänge)
6. Eingänge zum 1. Rang
7. Eingänge zum 2. Rang
8. Foyer
9. Unterfahrt

10. Verwaltungsräume für die Ausschüsse
11. Post
12. Polizei
13. Feuerwehr
14. Aufenthaltsräume für die Mitwirkenden
15. Hof
16. Frischluft-Entnahmestellen



Querschnitt in der Quer-

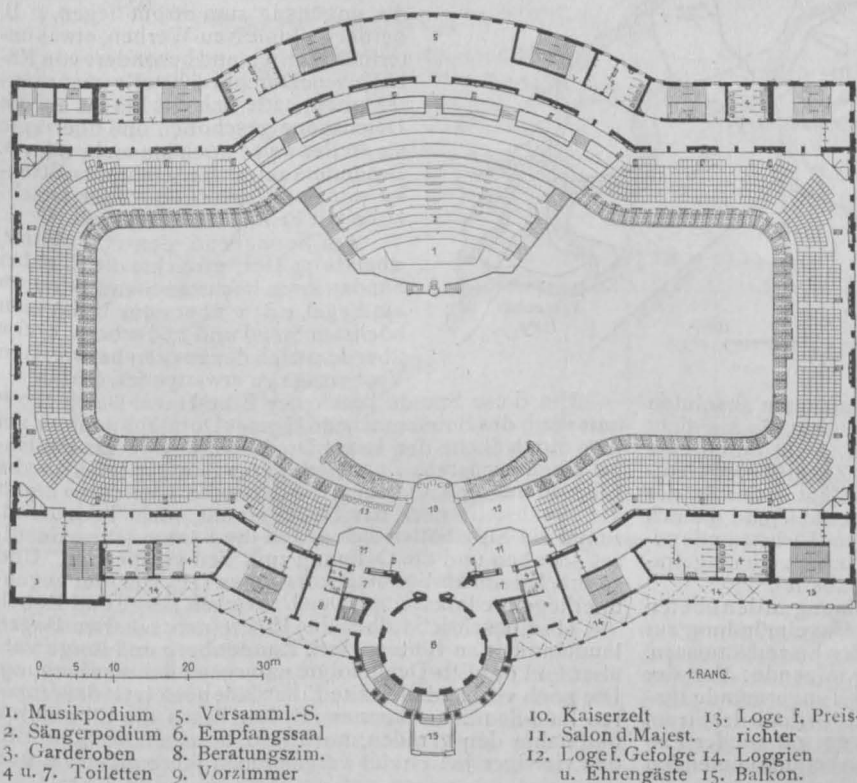
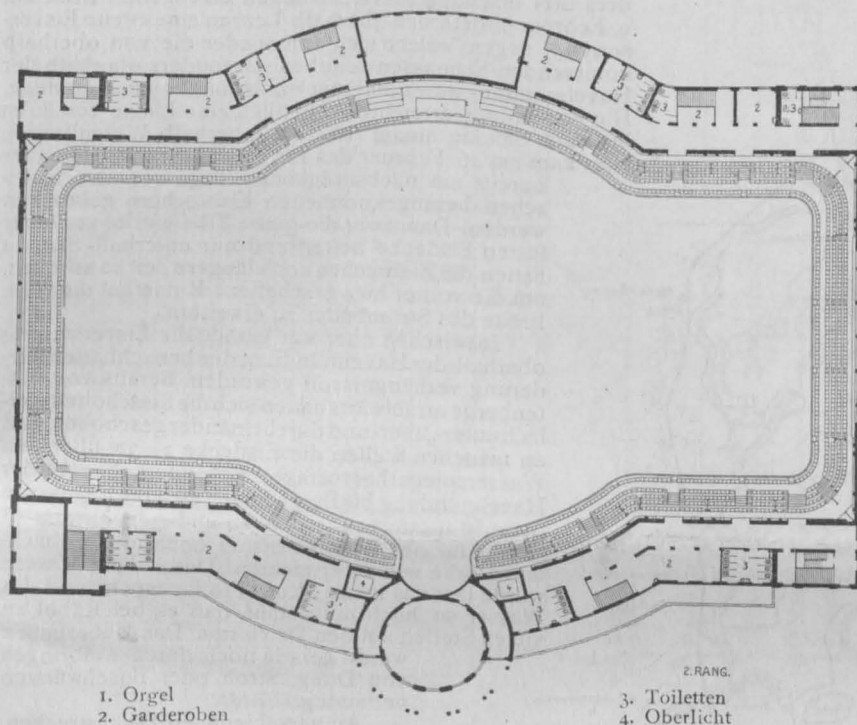
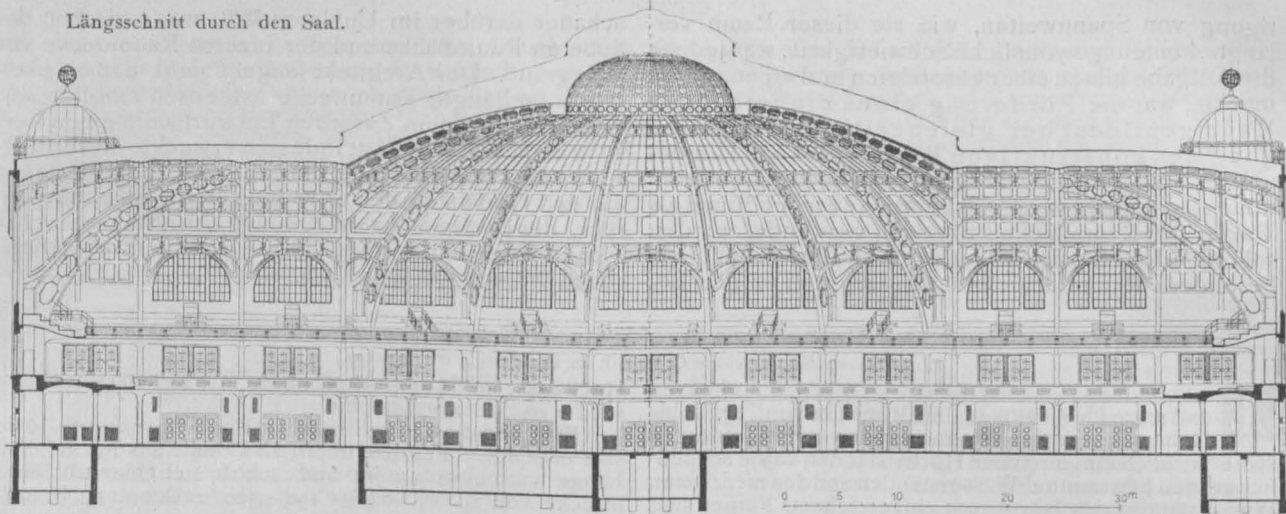
Achse durch den Kuppelraum.



am Bau Beteiligten. Der leitende Gedanke des ganzen baulichen Organismus bestand darin, die große Halle als Mittelpunkt der Anlage zu errichten, sowie die Kon-

zerthaus-Gruppe mit dem Bankettsaal auf der östlichen Seite, die Kunsthalle mit der kleinen Maschinenhalle auf der westlichen Seite so gegen Norden als Flügelbauten der Halle vorspringen zu lassen, daß beide U-förmig einen Ehrenhof einschließen. Dabei ergab sich gleichzeitig eine Dreiteilung, die der Zerlegung der Ausführung in drei zeitlich verschiedene Bauabschnitte entgegen kam. Die Bauausführung wurde zunächst mit der Halle und ihren Gürtel-Bauten begonnen. Jedoch wurden Halle und Konzerthaus-Gruppe zusammen und in inniger Verbindung mit

einander geplant, wie es die Grundrisse S. 276 u 277 zeigen. Konzerthausgruppe und Ausstellungshalle sollten sich gegenseitig ergänzen und unterstützen. Die ausgedehnte



ten Garderobe-Hallen im Erdgeschoß des Konzerthausflügels sollten je nach dem Besuch in den einzelnen Teilen des Gesamthauses in verschiedener Weise zu benutzen sein und die Restauration so angelegt werden, daß sie dem Tagesbetrieb gerecht werden kann, zugleich aber auch imstande ist, außerordentlichen Ansprüchen, wie sie bei großen Festen eintreten können, zu genügen. Es mußte auch darauf Bedacht genommen werden, daß außer den drei in das Obergeschoß zu verlegenden Konzertsälen eine entsprechende Anzahl von Nebenräumen zur Verfügung standen. Das konnte dadurch möglich gemacht werden, daß das Obergeschoß des nach Norden vorspringenden Restaurations-Baus für musikalische Zwecke mit verwendet wurde. Und schließlich wurde als eine beinahe selbstverständliche Forderung darauf Bedacht genommen, eine unmittelbare Verbindung des Bankettsaales mit der ersten Galerie der Halle herzustellen, um so in reichem Maße die Möglichkeit zu gewähren, die im Obergeschoß des Konzerthauses zu schaffenden Gesellschaftsräume bei größeren Festlichkeiten bequem mit der Halle selbst zu verbinden.

Es wurde zunächst nur die Halle mit ihren Gürtelbauten errichtet. Gefordert war ein freier Hallenraum von etwa 6000 qm Grundfläche ohne wesentliche Stützen. Dem Grundriß wurde ein einfaches Rechteck von 60 und 100 m Seitenlänge mit leichten Ausbuchtungen in der Mitte der beiden Langseiten zugrunde gelegt. Die Größe des Raumes verbot es, die Tonquelle an eine Schmalseite der Halle zu legen. Die Schwierigkeiten bei der Gestaltung dieses Raumes erblickte der Architekt in der Bewältigung des Verkehrs, in der Akustik, in der Uebersichtlichkeit und in der Beleuchtung. Obwohl es an Vorbildern für die Gestaltung eines so großen Raumes bisher nicht fehlte, war dem Architekten doch mit Recht in diesem Falle „die Erlangung eines neuen Raumgebildes durchaus erwünscht“. Die Ingenieurbaukunst unserer Tage sieht in der Bewäl-

tigung von Spannweiten, wie sie dieser Raum verlangte, keine ungewöhnliche Schwierigkeit; was jedoch die Aufgabe hierzu einer besonderen und eigenartigen machte, war die Forderung eines einheitlichen Raumgebildes bei gleichzeitiger Befriedigung des konstruktiven Bedürfnisses. Hierbei galt es, „die Frage zu entscheiden, ob die Konstruktionen sichtbar bleiben und im romantischen Sinne als Träger der Raumdecke ästhetisch verwendet werden sollten, oder ob es richtiger sei, eine alles verhüllende besondere Raumdecke anzuhängen, welche den Be-

schauer darüber im Unklaren läßt, was zwischen der äußeren Raumfläche und der inneren Raumdecke vor sich geht“. Der Architekt leugnet nicht, daß eine solche aufgehängte Raumdecke ästhetisch möglich sei; er machte in einem Zwischen-Entwurf auch einen Versuch in dieser Richtung; indessen erweckte dieser Versuch keine künstlerische Befriedigung. Er griff daher auf den Gedanken der unverhüllten Konstruktion zurück, die in einem nachfolgenden Aufsätze zunächst technisch geschildert sei, um sie dann in ihrer ästhetischen Wirkung zu würdigen. — (Fortsetzung folgt.)

Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909.

Von Wasser-Bauinspektor O. Höch in Hamburg. (Fortsetzung.)

In Abbildung 1 ist im Maßstab 1:2 500 000 für die Längen und 1:250 für die Höhen die Elbstrecke von Torgau bis Hohnstorf, mit dem Wasserstande von 1895 und den später wirklich eingetretenen Höchstständen sowie schließlich mit den Jahresmittel-Wasserständen und den niedrigsten Wasserständen des Jahres 1904 eingezeichnet. Ferner sind

Hochwasserwelle gebrochen wurde und sich nachher nicht wieder zu bilden vermochte.

Während die untere Strecke im Eisstand verharrte, löste sich etwa am 5. Februar oberhalb Dömitz das Eis auf eine Länge von etwa 140 km und schob sich hier auf eine Strecke von 10 km, von km 490—500, zusammen, besonders drei mächtige Eisversetzungen erzeugend. Etwa am 9. Februar bildete sich oberhalb Lenzen eine zweite Eisversetzung, gegen welche sich nun wieder die von oberhalb kommenden Eismassen schoben. Besonders oberhalb der Havelmündung waren die Eisverschiebungen ganz gewaltig. Die Eisstopfung erreichte schließlich eine Länge von 80 km bis nach Sandau hinauf (rd. 40 km oberhalb Wittenberge). Hier kam am 26. Februar das Eis zum Stehen, konnte aber

bereits am nächstfolgenden Tage von den inzwischen herangekommenen Eisbrechern gebrochen werden. Damit war die ganze Elbe wieder von ihrer festen Eisdecke befreit und nur unterhalb Sandau hatten die Eisbrecher noch längere Zeit zu arbeiten, um die vorher hier geschaffene Rinne auf die volle Breite des Strombettes zu erweitern.

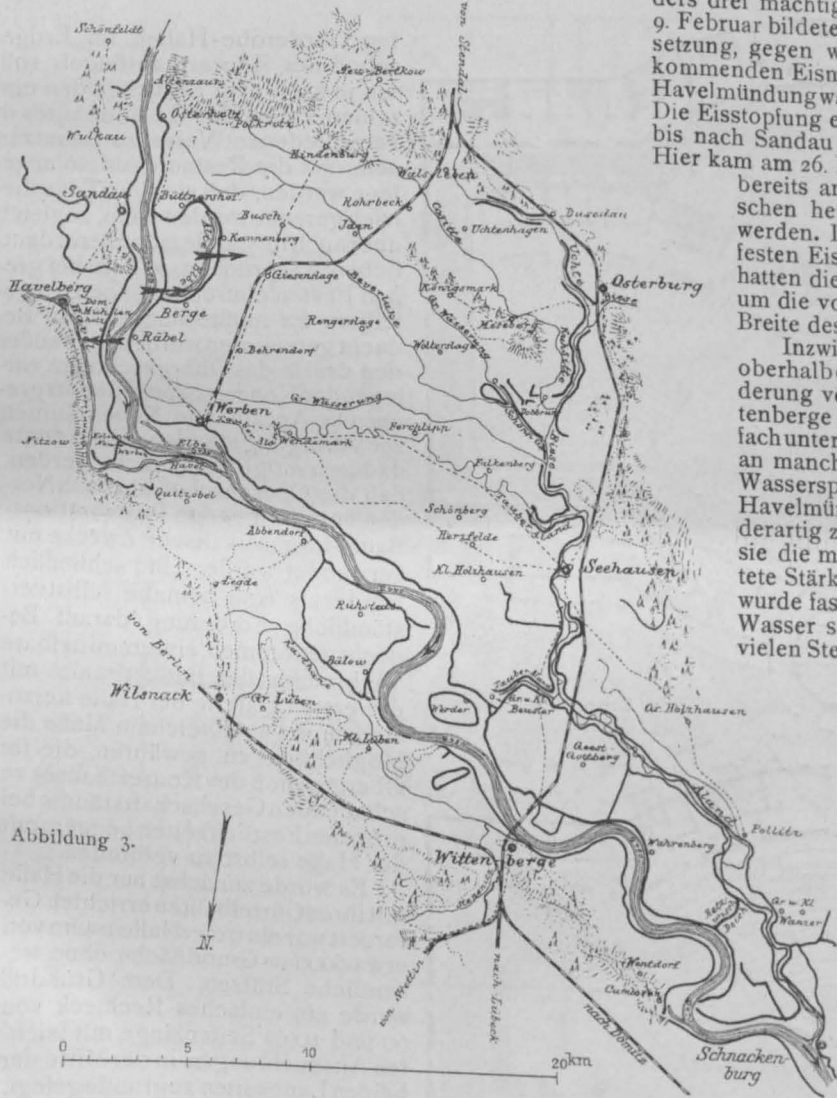
Inzwischen aber war gerade die Eisversetzung oberhalb der Havelmündung der benachbarten Niederung verhängnisvoll geworden. Bereits von Wittenberge an aufwärts hatten sich die Eisschollen vielfach unter-, über- und durcheinander geschoben, daß an manchen Stellen die Eisdecke 2—3 m über den Wasserspiegel hervorragte. Besonders aber von der Havelmündung bis Berge hatten sich die Eismassen derartig zusammengeschoben und aufgetürmt, daß sie die meines Wissens bisher noch nie beobachtete Stärke von 7 m erreichten. Durch diese Massen wurde fast das ganze Strom-Profil gesperrt und das Wasser so hoch aufgestaut, daß es bei Räbel an vielen Stellen auf den Deich trat. Das Ueberlaufen wurde gerade noch durch Aufbringen von Dung, Stroh oder Buschwürsten verhindert.

An verschiedenen Deichstrecken, die ungünstig zum Strom liegen, z. B. beider Kolonie Neu-Werben, etwas unterhalb Werben, und besonders von Räbel bis zur Durchbruchstelle (siehe weiter unten) hatte sich das Eis bis auf die Deichkrone geschoben und überragte sie stellenweise noch um mehr als 1 m. Besonders auf der letzterwähnten Strecke war das Vorland in voller Deichhöhe mit Eismassen überlagert.

Am Sonnabend, den 13. Februar, abends 11 Uhr, erreichte die Elbe bei Sandau ihren höchsten Stand mit 7,3 m am Pegel, 0,85 m über dem bisherigen höchsten Stand und 1,66 m bzw. 0,76 m über demnach der zweiten bzw. ersten Vorhersage zu erwartenden Stande.

Um diese Stunde brach der Elbe-Havel-Deich 200 m unterhalb des Bühnenmeister-Hauses Dom-Mühlenholz auf 30 m durch (siehe den Lageplan Abbildung 3). Da die Havel einen höchstens 1,5 m niedrigeren Stand aufwies als die Elbe, so war die Entlastung, die durch das Abströmen durch die Bruchstelle nach der Havel eintrat, nicht bedeutend, zumal die Eisschollen sich gegen die Bäume jenes Gehölzes schoben und die Oeffnung zum Teil versperrten. Und so brach denn am Sonntag, vormittags 11½ Uhr, der gegenüberliegende linksseitige Deich zwischen Berge und Räbel.

Hier beschrieb früher die Elbe einen scharfen Bogen landeinwärts an Büttnerdorf, Kannenberg und Berge vorüber und der Elb-Deich folgte naturgemäß dieser Biegung. Die noch vorhandene „alte Elbe“ läßt noch jetzt den früheren Lauf deutlich erkennen. Später brach die Elbe durch und nahm den geraden, noch jetzt bestehenden Lauf. In den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde



die oberhalb der Havelmündung beobachteten absoluten Höchststände bezeichnet (H. H. W.), die aber, da sie nicht ein und derselben Flutwelle angehören, nicht durch eine Spiegellinie verbunden werden können. Zur größeren Deutlichkeit ist noch die Abbildung 2 beigelegt. Hier ist der Höchststand von 1895 als Grundlinie gewählt und danach sind im Maßstab 1:100 die oben erwähnten Höchststände sowie diejenigen der ersten und zweiten Vorhersage eingetragen (vergleiche auch die Zahlen der Tabelle).

Daß die erwähnte günstige Wahrnehmung an den oberen Punkten nicht auch in der Gegend der Havelmündung zur Tatsache wurde, hatte seinen Grund in den Eisverhältnissen. Am 1. Februar war die Eislage etwa die folgende: Von der Flutgrenze aufwärts hatte sich bis über Tangermünde hinauf eine feste Eisdecke gebildet, während oberhalb der Strom nur Treibeis führte. In Dresden dagegen war wieder Eisstand zu verzeichnen, der aber von der herankommenden

ein neuer Deich parallel zu dem neuen Elblauf durchgelegt und damit das bisherige Außenland des weiten Bogens eingepoldert. Schließlich wurde noch später der als Schlafdeich belassene alte Deich um etwa 1 m abgetragen, um genügend Kronenbreite zur Aufnahme einer Chaussee zu erhalten. Der neu geschaffene Polder entwässert durch ein Siel kurz oberhalb der Abzweigung des neuen Deiches bei Berge.

Ein jedes Siel bildet einen Gefährpunkt für einen Deich und mancher Deichbruch ist durch das Vorhandensein eines Sieles herbeigeführt worden.

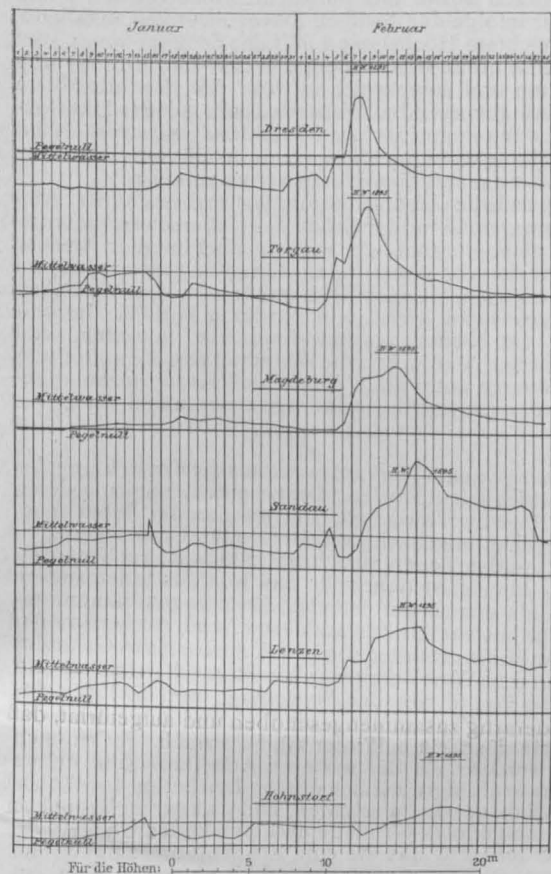


Abbildung 4.

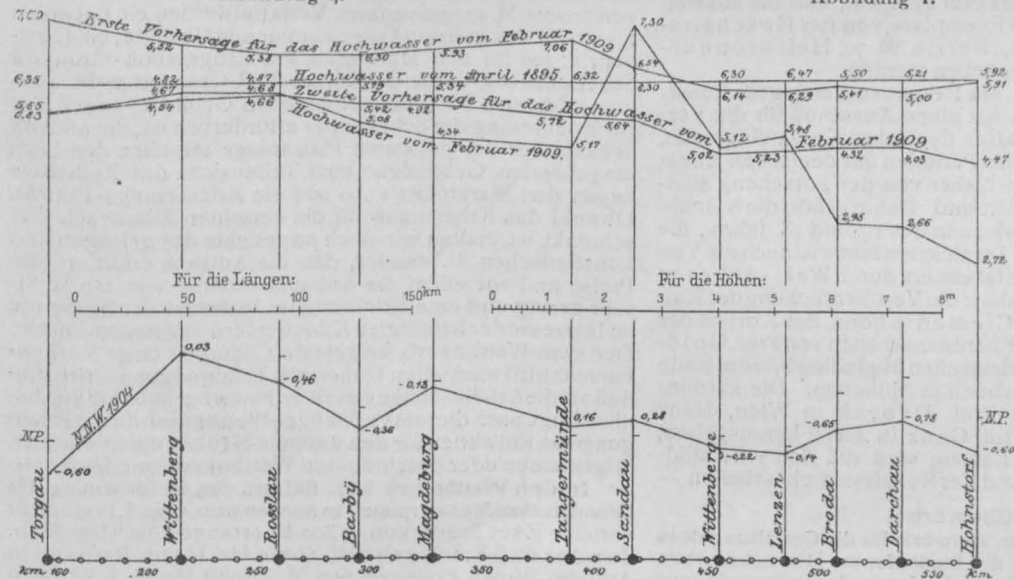


Abbildung 2.

In diesem Falle aber ist das Siel erhalten geblieben und der Deich daneben durchgebrochen.

Da der Bruch an der Stelle erfolgte, wo der Deich das alte Elbebett durchsetzt und da ein Grundbruch erfolgte, der einen etwa 12 m tiefen Kolk erzeugte, so scheint die Annahme gerechtfertigt, daß der Deichkörper in dem alten Bett nicht den genügenden festen Grund besessen hat.

Der kleine Polder zwischen dem neuen und dem alten

Deich füllte sich bald zur vollen Höhe und der alte Deich, der 1 m niedriger war, wurde überflutet. Dadurch wurde auch der Bruch dieses Deiches bei Kannenberg herbeigeführt und nun ergossen sich die Wassermassen durch die beiden Bruchstellen in die fruchtbare Wische-Niederung, sie fast in ihrer ganzen Ausdehnung überflutend.

Die Durchbruchstelle in dem neuen Deich erweiterte sich allmählich auf 200 m.

Die Wische-Niederung bildet ein Viereck, dessen Seiten etwa durch die Orte Osterholz, Werben, Osterburg, Seehausen bezeichnet werden. Der sich schützende Elbdeich schließt sich bei Altenzaun an das Geest-Gebiet an, verfolgt die Elbe über Osterholz, Räbel, Werben, Groß- und Klein-Beuster bis zum Retzisch-Deich unterhalb Wahrenberg. Hier geht er dann in einen Sommerdeich über und

schließt sich an der Mündung des Aland bei Schnakenburg an den Aland-Rückstau-Deich an, der ebenfalls bis zum Retzisch-Deich aufwärts als Sommer-Deich besteht, von hier aus aber wieder als Winter-Deich die Wische gegen Ueberflutung durch das Elbwasser

von unten schützt. Gegen Süden und Westen bis Seehausen wird die Niederung von Geesthöhen begrenzt.

Mit Ausnahme dreier kleiner Siele, welche direkt nach der Elbe führen, entwässert die Niederung nach dem Aland. Eine große Anzahl von Entwässerungsgräben, von denen die 8 größten allein eine Länge von 152 km besitzen, und mehrere natürliche Wasserläufe, welche in gleicher Weise wie der Aland zum Schutze gegen Ueberflutung durch Rückstau mit Deichen bis zur Rückstaugrenze versehen sind, dienen der Entwässerung.

Die ganze Niederung umfaßt mit ihrer Größe von rd. 40000 ha

51 Gemeinden und 50 Gutsbezirke. Da alle Entwässerungszüge die Richtung nach dem Aland haben, so ergossen sich die durch die Deichbruchstellen eindringenden Wassermassen in dieser Richtung und die Gegend am Aland als die am tiefsten liegende kam naturgemäß auch am tiefsten unter Wasser.

Nachdem die Kleinbahn nach Werben bereits am 15. Febr. außer Betrieb gesetzt war, stellte auch die Staatsbahn Stendal-Wittenberge am 17. zwischen Osterburg und Seehau-

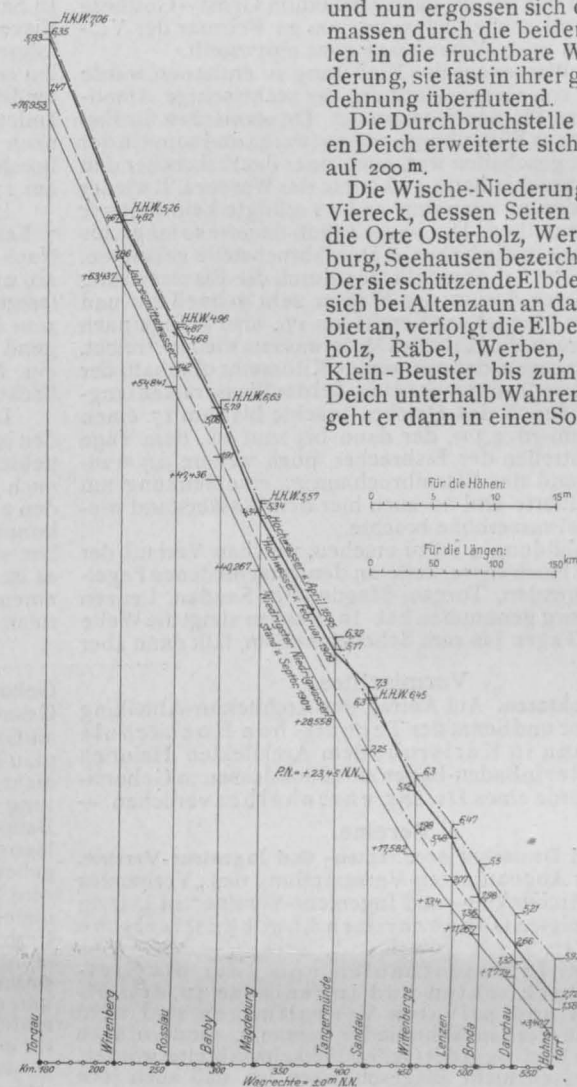


Abbildung 1.

sen den Betrieb ein, legte aber zwischen Stendal und Osterburg, sowie zwischen Wittenberge und Seehausen Pendelzüge ein. Auf der letzteren Strecke konnten diese nach kurzer Zeit auch nur bis zur nächsten Station Geest—Gottberg verkehren und schließlich wurde am 20. Februar der Verkehr von und nach Wittenberge ganz eingestellt.

Um das Wasser aus der Niederung zu entfernen, wurde in der Nähe von Geest—Gottberg der rechtsseitige Alanddeich von den Pionieren gesprengt. Da inzwischen die Eisbrecher bis nach Wittenberge gelangt waren und somit in der Elbe Vorflut geschaffen war, auch einer der Eisbrecher den Aland aufgebrochen hatte, so konnte das Wasser z. T. wieder aus der Niederung austreten und es erfolgte kein weiterer Aufstau in derselben. Der obere Zufluß dauerte so lange, bis die Eisbrecher in die Nähe der Durchbruchstelle gelangten.

In der Elbe fiel oberhalb des durch die Eisversetzung hervorgerufenen Staues das Wasser sehr schnell ab und hatte z. B. in Magdeburg bereits am 17., also 3 Tage nach dem Deichbruch, die Höhe des Mittelwassers wieder erreicht. In Sandau dagegen, das nur wenige Kilometer oberhalb der Eisstockung und in der Staulag, fiel der Wasserstand langsamer. Der Bruch des Deiches brachte bis zum 17. einen Rückgang um rd. 2,3 m, der dann bis zum 26., dem Tage vor dem Eintreffen der Eisbrecher, noch weitere 0,7 m zunahm, während der Eisaufbruch am 27. eine Senkung um 1,9 m herbeiführte und so auch hier den Wasserstand wieder auf Mittelwasserhöhe brachte.

Aus Abbildung 4 ist zu ersehen, welchen Verlauf der Scheitel der Hochwasserwelle an den verschiedenen Pegelstationen Dresden, Torgau, Magdeburg, Sandau, Lenz und Lauenburg genommen hat. In Dresden steigt die Welle in wenigen Tagen bis zum Scheitel steil an, fällt dann aber

ebenso schnell wieder ab. In Torgau zeigt sich dieselbe Erscheinung; in Magdeburg macht sich schon eine Verbreiterung des Scheitels und ein langsames Fallen bemerkbar. In Sandau überschreitet zunächst der Scheitel infolge der Eisversetzung den Höchststand von 1895 und erst nach erfolgtem Deichbruch am 13. Februar tritt ein mächtiges Fallen ein infolge des Abströmens der in die Niederung eintretenden Wassermassen. Solange die Eisversetzung anhält, ändern sich auch die Wasserstands-Verhältnisse wenig, aber nach erfolgtem Durchbruch der Eisdecke durch die Eisbrecher tritt am 26. Februar ein schnelles Fallen ein, sodaß am 27. die Mittelwasserhöhe bereits wieder erreicht ist.

In Lenz ist nur das plötzliche Ansteigen am 5. und 7. Februar infolge der dortigen Eisversetzungen auffallend. Nach erreichtem Höchststand fällt der Scheitel am 14. steil ab, weil eine große Wassermenge in der Wische-Niederung festgehalten und aufgespeichert wird. Mit den allmählich zum Abfluß gelangenden Wassermassen aus der Havelgegend tritt dann in den nächsten Tagen ein langsames Fallen ein. Bei Hohnstorf-Lauenburg ist die Welle bereits so verflacht, daß sie nichts Bemerkenswertes aufweist.

Der durch die Ueberschwemmung herbeigeführte Schaden ist naturgemäß bei der Größe des Ueberschwemmungsgebietes nicht unerheblich, erreicht aber meiner Ansicht nach nicht die von übereifrigen Berichterstattern gleich in den ersten Tagen, als noch Niemand den Umfang übersehen konnte, geschätzte Höhe von 7 oder 9 Mill. M. Immerhin sind die Niederungs-Bewohner hart getroffen, und es ist zu hoffen, daß durch die Wohltätigkeit, die sofort von einem Komitee unter dem Vorsitz des Kronprinzen angerufen worden ist, reichliche Beträge zusammenfließen. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Auf Antrag der Architektur-Abteilung haben Rektor und Senat der Technischen Hochschule Fridericiana in Karlsruhe dem Architekten Heinrich v. Geymüller in Baden-Baden anlässlich dessen 70. Geburtstages die Würde eines Dr. ing. ehrenhalber verliehen. —

Vereine.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Die von der Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ zu Danzig 1908 genehmigten Denkschriften über künstlerische Bauweise in Stadt und Land, ästhetische Rücksichten bei Ingenieurbauten und über die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen sind nicht allein an die Verbandsmitglieder versandt, sondern auch im weitesten Umfang in der Öffentlichkeit verbreitet worden. Da es indessen nicht ausgeschlossen ist, daß auch jetzt noch hier und da Abdrücke dieser Schriften gewünscht werden, so wird darauf aufmerksam gemacht, daß bis auf weiteres auf Wunsch einzelne Exemplare von der Geschäftsstelle des Verbandes, Berlin W. 30, Heilbronnerstraße 24, kostenlos abgegeben werden. —

Das Arbeitsprogramm des Deutschen Vereins für Kunstwissenschaft. Der Verein hat einen Ausschuß für die Veröffentlichung der Denkmäler deutscher Kunst eingesetzt. In dessen Programm werden Perioden der deutschen Kunst berücksichtigt werden, die bisher von der Forschung stiefmütterlich behandelt worden sind. Dahin gehört die Aufnahme der deutschen Kirchenbauten des 17. und 18. Jahrh., die Dr. v. Bezold leiten wird. Im gleichen Sinne ist auch die Veröffentlichung der Werke Elsheimers durch Weizsäcker zu begrüßen. Ferner sei erwähnt: die Veröffentlichung der Kaiserpaläste durch Prof. Dr. Clemen in Bonn, das Korpus der karolingisch-ottonischen Elfenbeinarbeiten von Prof. Goldschmidt in Halle, das der deutschen Medaillen bis zum Ende des 16. Jahrh. von Dr. Habich in München. Die karolingischen Miniaturen wird Prof. Dvořák in Wien, Hans Holbeins Zeichnungen Prof. Ganz in Basel herausgeben, und Dr. Kurzweil in Leipzig wird die deutsche Bildwerkerei in der Spätgotik und der Renaissance bearbeiten. —

Wettbewerbe.

Skizzenwettbewerb betr. Entwürfe für die Gestaltung eines Marktplatzes mit Rathaus der Stadt Herne. Die zurzeit etwa 60 000 Einwohner zählende Stadt Herne, deren Besiedelung bisher etwa in der Form eines nach Südwesten offenen T erfolgt ist, hat zwischen den beiden Bebauungsflügeln ein 9 ha großes Gelände erworben, das nahe bis zur Hauptverkehrsader der Stadt, zur Bahnhof-Straße, heranreicht. Bei Aufschließung des Geländes ist beabsichtigt, etwa in der Mitte desselben einen 7000 qm großen Marktplatz anzulegen und an ihm ein neues Rathaus zu errichten. „Da bei der sehr schnellen Entwicklung der Stadt bisher keine Gelegenheit zur Schaffung eines selbständigen Städtebildes vorhanden war, soll bei der Erschließung des bezeichneten städtischen

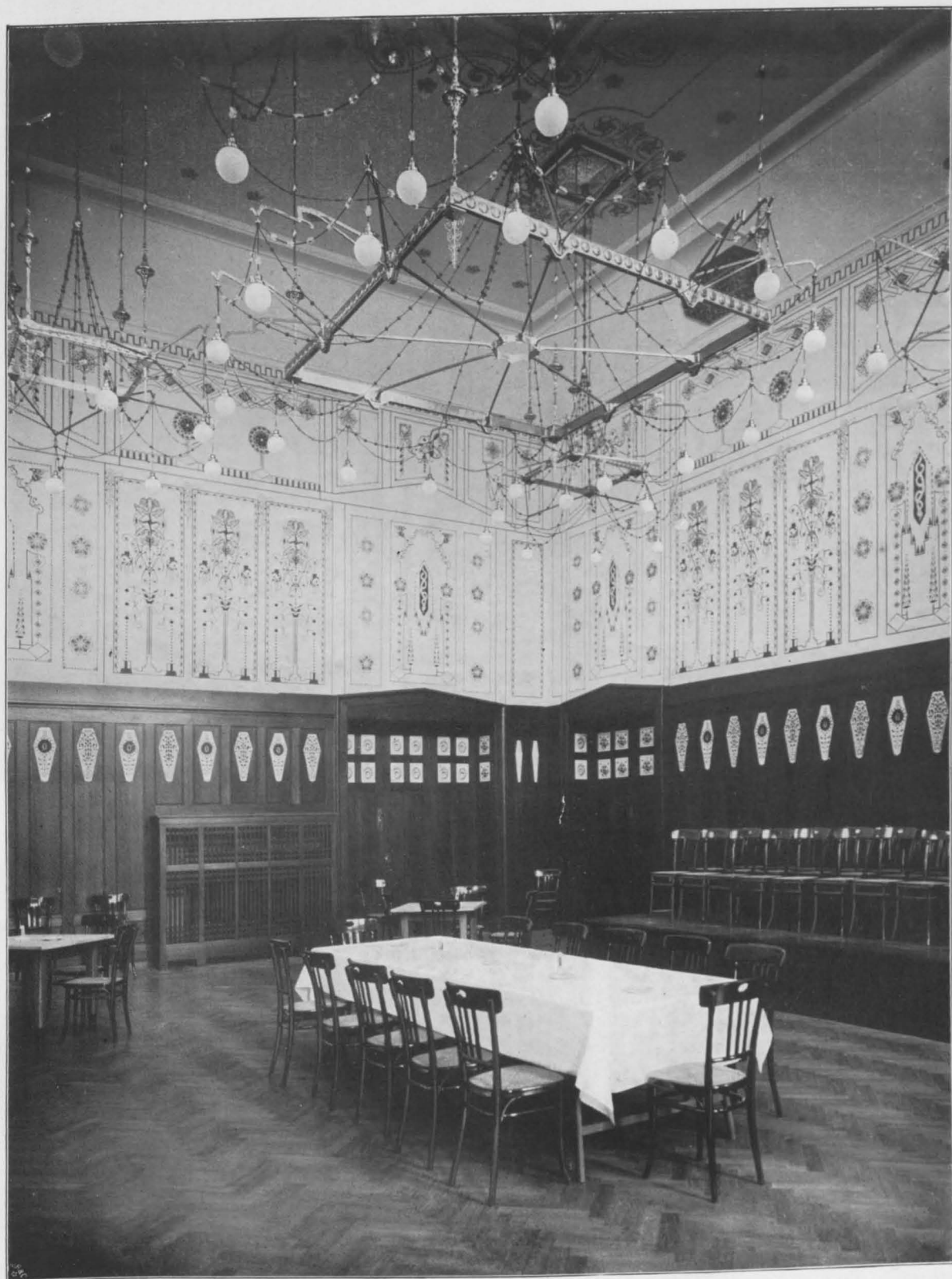
Geländes besonders Wert auf harmonische Entwicklung des Gesamtbildes gelegt werden.“ Die erbetenen Entwürfe sollen als Grundlage hierfür dienen. Ein bestehender Bebauungsplan hat sich infolge nachträglicher Boden-Untersuchungen nicht als in allen Teilen ausführbar erwiesen; bei Umarbeitung des Planes ist daher für das Rathaus jeder andere Bauplatz als der an der östlichen Seite angenommene zulässig. Für bestehende Zustände sind Änderungen in weitgehendem Maße gestattet. Bei der Aufteilung des Geländes wird besonders Wert auf eine architektonisch wirksame und malerische Gestaltung der Platzanlage und Stellung des Rathauses am Platz gelegt. Das Rathaus oder ein Hauptteil desselben soll in einer der Hauptverkehrs-Richtungen sichtbar werden. Bei der weiteren Aufteilung sind neben guten Straßenbildern wirtschaftliche Baustellen für Wohn- und Geschäftshäuser zu schaffen, und es können Bauplätze für ein Amtsgerichts-Gebäude und eine Badeanstalt vorgesehen werden. Für das für eine Erweiterungsfähigkeit auf den doppelten Umfang zu planende Rathaus, zu dem ein ausführliches Raumprogramm vorliegt, ist eine Bausumme von 700 000 M. angenommen. Verlangt werden ein Lageplan 1:1000 für das ganze in Frage kommende Gelände; ein Lageplan 1:200 für den Marktplatz mit Erdgeschoß-Grundriß des Rathauses, sowie die Erdgeschoß-Grundrisse der übrigen an diesem Platz angenommenen Gebäude, soweit das zur Erläuterung der Schaubilder erforderlich ist; die nötigen Schaubilder der gesamten Platzanlage mit allen den Platz umgebenden Gebäuden; eine Teilansicht des Rathauses gegen den Marktplatz 1:50 und ein Erläuterungs-Bericht. Obwohl das Arbeitsmaß für die einzelnen Blätter sehr beschränkt ist, halten wir doch angesichts des geistigen und künstlerischen Aufwandes, den die Aufgabe erfordert, die Preise und vor allem die Ankaufs-Summe von 250 M. für sehr gering und eine Erhöhung im Interesse der Sache wie im Interesse der beteiligten Künstler für dringend erwünscht. Der dem Wettbewerb beigelegte Charakter einer Vorkonkurrenz wird nach allen bisherigen Erfahrungen keinen Einfluß auf die Arbeitsleistung der Wettbewerber haben. Es ist beabsichtigt, nach diesem vorläufigen Wettbewerb für die Erlangung von Entwürfen für den Rathaus-Neubau einen weiteren allgemeinen oder beschränkten Wettbewerb zu erlassen. —

In dem Wettbewerb betr. Skizzen für die Bebauung des Grundstückes Münsterplatz 7 in Aachen wurde ein I. Preis nicht verteilt. Zwei Preise von je 800 M. errangen die Hrn. Hub. Zander und Em. Karwath, sowie Hr. Heinr. Roosen in Aachen. Einen Preis von 600 M. erhielt Hr. O. Karow in Aachen. Zum Ankauf für je 300 M. wurden vorgeschlagen die Entwürfe der Hrn. J. Decker in Gemeinschaft mit L. Kaminsky, J. Brecher jr. in Aachen und E. Fahrenkamp in Düsseldorf. Eingelaufen 44 Entwürfe. —

Inhalt: Das neue Stadttheater in Lübeck. (Fortsetzung.) — Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt a. M. (Forts.) — Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909. (Forts.) — Vermischtes. — Vereine. — Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Stadttheater in Lübeck.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf., P. M. Weber, Berlin.



DAS NEUE STADTTHEATER IN LÜ-
 BECK. * ARCHITEKT: PROFESSOR
 MARTIN DÜLFER, B. D. A., IN DRES-
 DEN. * ANSICHT DES KLEINEN
 SAALES IM OBERGESCHOSS. * *
 * * * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 43. *



Ansicht der Fassade an der Beckergrube.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 43. BERLIN, DEN 29. MAI 1909.

Das neue Stadttheater in Lübeck.

Architekt: Professor Martin Dülfer, B. D. A. in Dresden. (Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 292 u. 293.



Lin Blick auf die Grundrisse S. 282 zeigt, daß die Baugruppe aus zwei organisch getrennten Teilen besteht: aus der Gruppe der Gesellschaftssäle, die an der Beckergrube liegen und dahinter aus dem Theater bis zur Fischergrube. Beide sind durch ein Foyer, im Erdgeschoß das Parkett-Foyer, im Obergeschoß das Haupt-Foyer, miteinander verbunden. Die Saalbau-Gruppe nimmt die volle Ausdehnung der Entwicklung des Baues an der Beckergrube ein. Im Erdgeschoß erfolgt in der Mitte durch eine geräumige Kassenhalle der Zugang zum Theater; links davon in der Richtung des Eintretenden liegt der Zugang zu den Saalbauten des Obergeschoßes, bestehend in einer Vorhalle und dem auf sie folgenden Saal-Vestibül, an welches sich die geräumige Saal-Garde-

robe anschließt, von der aus eine breite zweiarmige Treppe, unter welcher Toiletten liegen, zum Obergeschoß führt. Neben der Haupttreppe wurde eine kleine Diensttreppe angeordnet. Rechts vom Theater-Eingang wurde, mit besonderem Zutritt von der Straße, das Theater-Restaurant angelegt, hinter welchem sich die untere Anrichte befindet, von der aus zugleich die Bedienung der oberen Anrichte für die Säle und das Theater-Foyer stattfindet. Sowohl am westlichen wie am östlichen Ende dieses Bauteiles befinden sich Durchfahrten zu den geräumigen Höfen, die das Zuschauhaus seitlich begleiten. Von der östlichen Durchfahrt aus ist ein weiterer Zugang zu den Sälen geschaffen. Diese reihen sich im Obergeschoß zu einer eindrucksvollen Flucht aneinander. Den Sälen ist eine 5 m breite und 31 m lange Wandelhalle vorgelagert; diese wird in ihrem östlichen Teil zu einem abschließbaren Raum, der durch die Treppe von der östlichen Durchfahrt

aus zugänglich ist und so die getrennte Benutzung der Gruppe kleiner Säle am östlichen Ende der Flucht ermöglicht. Der Hauptsaal liegt in der Mitte; eine Orchester-Nische schließt ihn nach Westen ab. Zu beiden Seiten neben dieser Nische befinden sich Zugänge zu dem westlichen kleinen Saal. Der Haupt-Festsaal hat etwa 20 m Länge und 13,2 m Breite, seine Höhenentwicklung erreicht 12 m; seine Längsachse folgt parallel der Beckergrube. Drei große Flügeltüren verbinden ihn mit der Wandelhalle und ermöglichen die großen Festen die gemeinsame Benutzung der Säle und des Theater-Foyers. Die Toiletten befinden sich an beiden Enden der Wandelhalle.

Der Theaterbesucher gelangt nach Durchschreitung einer dreiteiligen offenen Vorhalle in die Kassenhalle, in welcher, was bemerkenswert ist, die beiden Kassen einseitig aus dem Strom der Theaterbesucher herausgerückt sind. Durch einen geräumigen Windfang betritt man das 14,7 m breite und 10 m tiefe Parkett-Foyer, von dem aus eine in drei Teile gegliederte marmorne Freitreppe in den Wandelgang des Parketts führt, dem rechts und links in voller Länge des Zuschauerraumes die Garderoben und neben ihnen die Toiletten angefügt sind. Vom Parkett-Foyer aus führen Treppen zum zweiten und dritten Rang, während der erste Rang durch Treppen vom Parkett-Umgang aus zugänglich ist. Die Wandelgänge haben in allen Rängen eine Weite von 3,8 m. Ueber dem Parkett-Foyer liegt das Haupt-Foyer. Auf die vereinte Benutzung der Theateräume mit den Sälen, die der Anlage einen so großen Zug verleiht, der nur in vereinzelt Theatern, z. B. Linden-Theater zu Berlin, wiederkehrt, ist schon hingewiesen.

Der Zuschauerraum enthält bei 16 m Breite und 25 m Tiefe 1061 Sitzplätze. Seine Höhenentwicklung

erreicht 15 m. Stützenlos steigt er bis zu der Rückwand des dritten Ranges an, allen Plätzen in trefflichster Weise ein freies Sehen auf die Bühne gewährend. Die Form der Decke in Verbindung mit dem Ansteigen der Sitze in den einzelnen Rängen verleiht dem Zuschauerraum eine geschlossene Wirkung, die gleichsam nach dem Bühnenbilde hindrängt. Dadurch entsteht nicht allein eine unmittelbare Beziehung des Zuschauers zum Darsteller, sondern es wird auch die Akustik wesentlich gehoben. Der Orchesterraum enthält bei 12 m Breite und 5,5 m Tiefe Platz für 68 Musiker und ist mit einer Versenk-Vorrichtung versehen. Hinter dem Zuschauerraum dehnt sich in ganzer Breite der Front an der Fischergrube das Bühnenhaus mit seinen Nebenräumen aus. In der Mittelachse liegt die 20,8 m breite und 15 m tiefe Hauptbühne, gefolgt von einer 8,25 m breiten und 11 m tiefen Hinterbühne. Die Unterbühne ist 5 m hoch, vom Bühnen-Fußboden bis zum Rollenboden beträgt die Höhe 19,6 m. In 5 Bühnengassen von je 2,5 m Entfernung sind Versenkungen angeordnet, von denen die beiden rückwärtigen zur Herstellung von vertieften Gärten, Schluchten, Wasser in großer Fläche gekuppelt werden können. Links von der Bühne befindet sich das große Kulissen-Magazin, begleitet von 2 Dienstreppen und einem geräumigen Aufzug, rechts von der Bühne liegen, zum Teil einen kleinen Hof einschließend, die Räume für Statisten, Chorporal, Solisten, Regisseure usw. Im Erdgeschoß des Bühnenhauses verbindet eine Durchfahrt den östlichen und den kleinen Hof mit der Fischergrube. Auch in der Raumgruppe für das Personal verbinden zwei Treppen die einzelnen Geschosse untereinander und erhöhen die Sicherheit der Bühnenmitglieder. —

(Schluß folgt.)

Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten.

Von E. Toller, Finanz- und Baurat in Leipzig. (Schluß aus No. 40.)



as nun den Baues Empfangsgebäudes anbetrißt, so haben die beiden Eisenbahnverwaltungen Preußens und Sachsens bekanntlich im Oktober 1906 einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das neue Empfangsgebäude unter deutschen Architekten öffentlich ausgeschrieben. Die Entwürfe waren bis zum 15. April 1907 einzureichen. Es gelangten 76 Entwürfe zur Vorlage, von denen jedoch keiner den ausgesetzten I. Preis erhalten konnte. Das Preisgericht, das im Juni 1907 zu Leipzig zusammentrat, erkannte vielmehr zweien der eingereichten Entwürfe je einen gleichwertigen Preis unter Zusammenlegung der im Programm für den Wettbewerb vorgesehenen I. und II. Preise in Höhe von je 12 500 M. zu.*) Die Verfasser dieser beiden Entwürfe waren die Architekten Kröger - Berlin und Lossow & Kühne - Dresden. Außerdem wurden zwei weitere III. Preise von je 7 500 M. verteilt und sechs der Entwürfe für je 1000 M. angekauft, sodaß den Staatseisenbahn-Verwaltungen insgesamt 10 der eingegangenen Entwürfe zur Verfügung stehen.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses dieses Wettbewerbes und der dabei erhaltenen Anregungen und unter besonderer Anlehnung an den preisgekrönten Entwurf der Hrn. Architekten Lossow & Kühne in Dresden ist hierauf eine neue Entwurfsskizze für das Empfangsgebäude durch die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung, der vertragsgemäß die Leitung des Baues des Empfangsgebäudes nebst der Bahnsteig-halle obliegt, bearbeitet worden, wobei zugleich den verschiedenen Forderungen, die bei den Verhandlungen zwischen den beiden Eisenbahn-Verwaltungen Preußens und Sachsens nachträglich noch gestellt worden sind, Rechnung getragen wurde.

*) Vergl. die Berichte über den Wettbewerb „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1907, Seite 331 u. ff.

Dieser Entwurf für die Grundrißgestaltung des Gebäudes ist alsdann zur weiteren Durcharbeitung und im besonderen zur Aufstellung der Entwürfe für die Schauseiten und für die Innenarchitektur den Hrn. Arch. Lossow & Kühne in Dresden übermittelt worden, die inzwischen von den beiden Staatsregierungen Preussens und Sachsens zur Mitwirkung bei dem Bau des Empfangsgebäudes Leipzig ausgewählt worden waren. Der neue Vorentwurf für die Gestaltung der Grundrisse, sowie der Schauseiten und der Schnitte des Empfangs-Gebäudes liegt zurzeit den beiderseitigen Ministerien zur Genehmigung vor. Er ist dargestellt in den beiden Grundrissen Abbildung 9 und 10 (S. 291), sowie in der Hauptansicht Abbildung 11. Nach demselben soll das Gebäude aus einem 171 m breiten Mittelbau bestehen, an den sich beiderseits Eck- und Flügelbauten anschließen, und bei einer Gesamtlänge des Gebäudes am Vorplatz von 298 m und einer Länge der Seitenflügel von je 90 m nachstehende Raumordnung erhalten:

Geschoß in Vorplatzhöhe: Es sind zwei Eingangshallen mit je 1100 qm freier Grundfläche, die von dem Vorplatz sowohl von vorn, als auch von der einen Seite zugänglich sind, vorgesehen, von denen die westliche nach den preußischen, die östliche nach den sächsischen Anlagen führt. Zwischen diesen beiden Eingangshallen sind die Abfertigungsstellen für das abgehende Gepäck mit einem davor liegenden 12,55 m breiten Gang so angeordnet, dass sie noch zum Teil in die Eingangshallen hineinragen.

In den Eingangshallen befinden sich rechts und links zunächst den Eingängen die Fahrkartenschalter. Neben den nach den Bahnsteigen führenden 10 m breiten Treppen liegen die Räume für das Handgepäck. In dem an den Mittelbau sich westlich anschließenden Flügelbau sind vorgesehen die Räume für Polizei, Friseur und Baderäume, Verkaufsstände, Abortanlagen, die preußische Stationskasse, und am Blücherplatz der Ausgang für die mit den preußischen Bahnhöfen ankommenden Reisenden mit Gepäck, sowie die Räume

für die Abfertigung des ankommenden Gepäcks, für die Paketfahrt, für die Steuer, ferner verschiedene Diensträume, sowie am Nordwestende des Seitenflügels unter dem preußischen Randbahnsteig die Räume für die Auswanderer-Registratur.

Bahnhofsdienst und im östlichen Seitenflügel den Ausgang für die mit den sächsischen Linien ankommenden Reisenden nebst Räumen für die Abfertigung von ankommendem Gepäck, für die Paketfahrt, für die Steuer und verschiedene Diensträume.

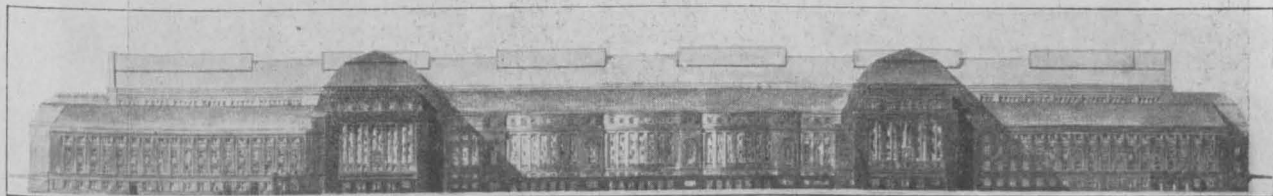
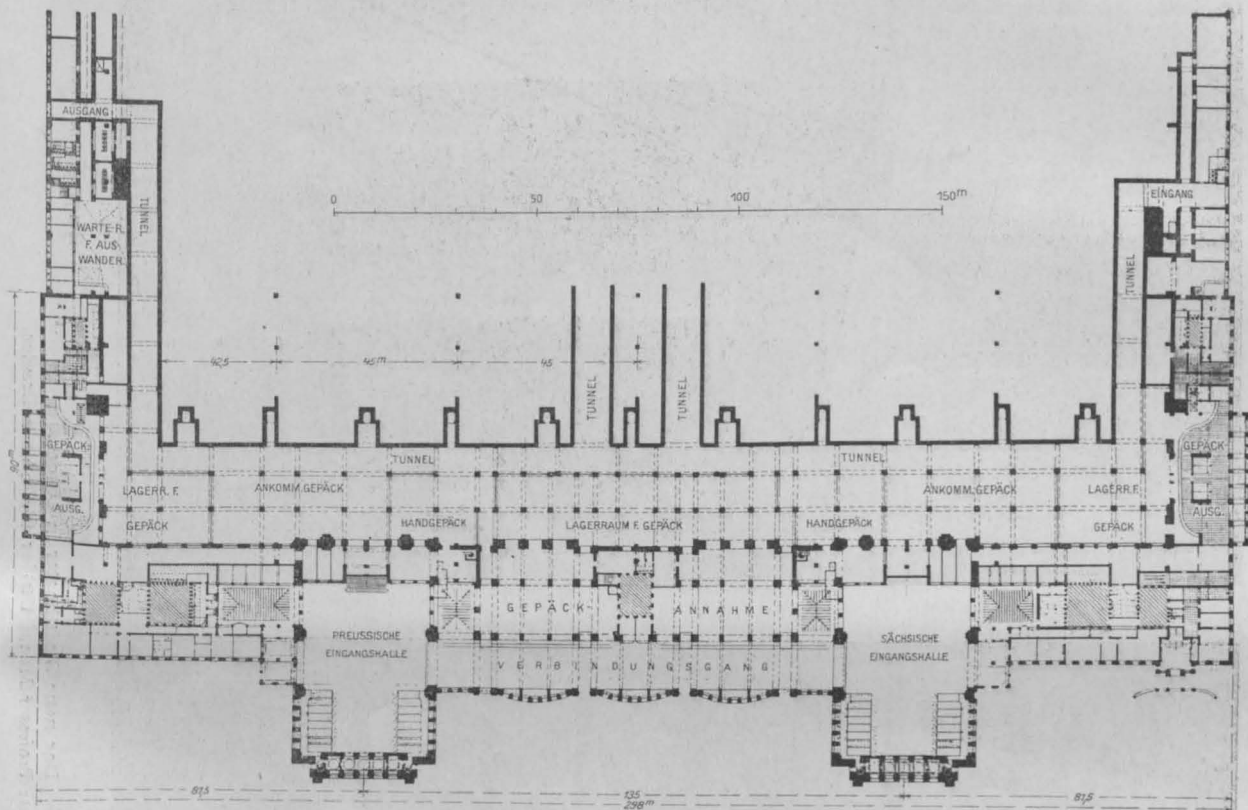
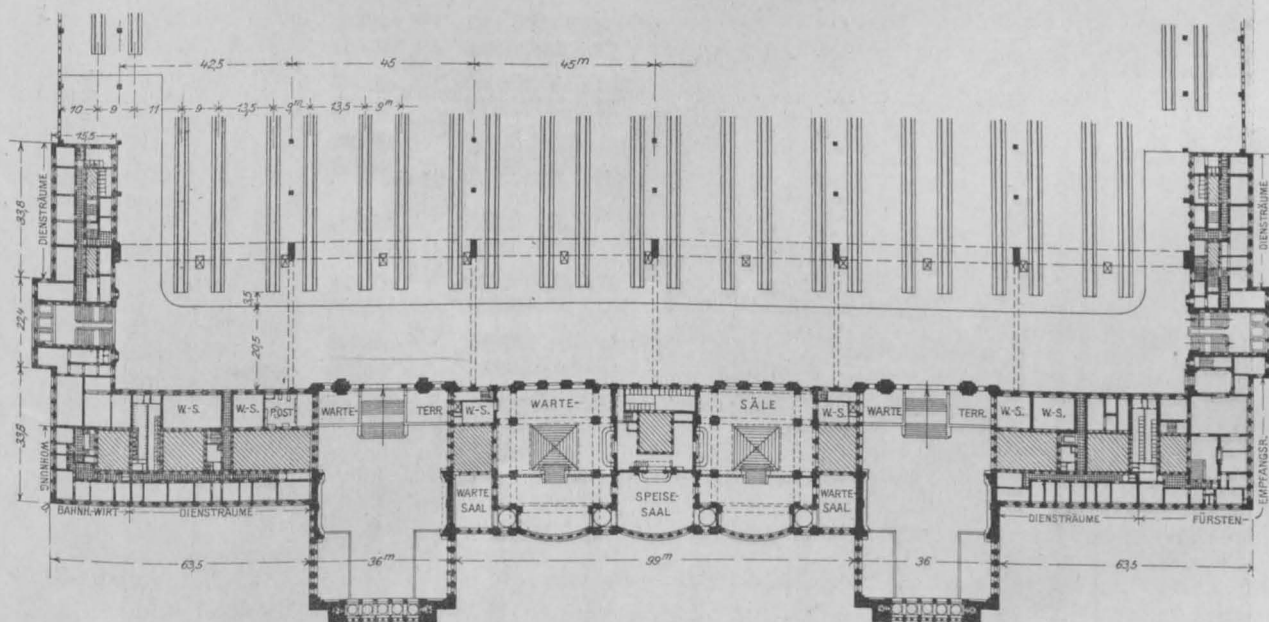


Abbildung 11. Hauptansicht des Empfangsgebäudes nach dem neuesten Entwurf der Architekten Lossow & Kühne in Dresden.



Abbildungen 9 und 10. Grundrisse in Vorplatz- bzw. Bahnsteighöhe.

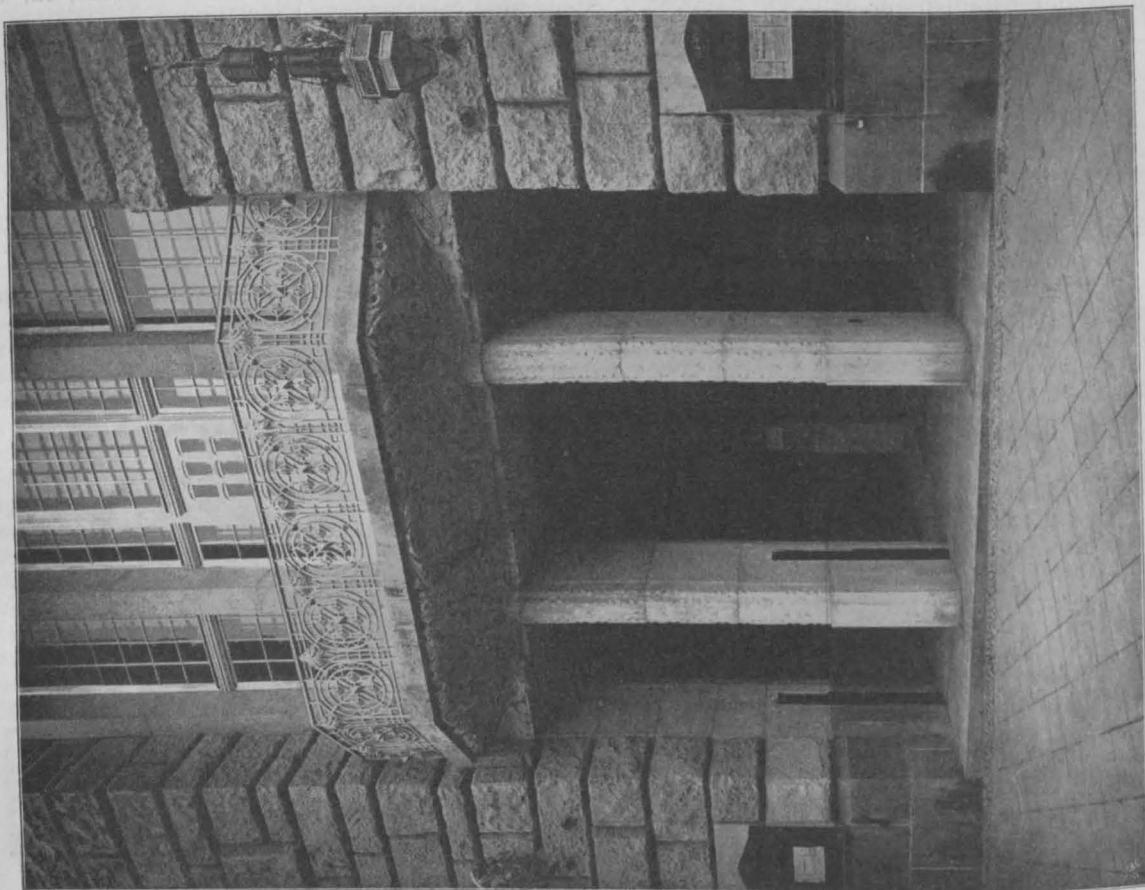


Der östlich an den Mittelbau sich anschließende Flügelbau enthält ebenfalls Friseur- und Baderäume, Verkaufsstände und Abortanlagen, im Eckbau den Ausgang nach den Fürstenzimmern, sowie Räume für den

Im Geschoss in Bahnsteighöhe — d. i. 4 m über dem Vorplatz — wird der Mittelbau in der Hauptsache durch die vom Querbahnsteig zugänglichen Warteräume mit Schankbetrieb nebst den dazugehörigen Schank-

und sonstigen Nebenräumen eingenommen. Die beiden Wartesäle I. und II., sowie III. und IV. Klasse nebst Nebenräumen, als Abteilungen für Frauen und Nicht-

letztere, sowie die nach dem Vorplatz zu gelegenen Teile der großen Wartesäle liegen 2 m höher als der Querbahnsteig, damit der vor den Gepäck-Annahmen



Eingang zum Theater.



Ansicht der seitlichen Einfahrt.

Das neue Stadttheater in Lübeck.
Architekt: Professor Martin Dülfer (B. D. A.) in Dresden.

raucher, haben je eine Grundfläche von 1100 qm, der zwischen diesen beiden Sälen nach dem Vorplatz zu gelegene Speisesaal hat eine Fläche von 300 qm. Der

in dem Geschoß in Vorplatzhöhe befindliche 12,55 m breite Gang eine Geschoßhöhe von 6 m erhält und so die Möglichkeit besteht, noch über den Vordächern

der Eingangstüren Fenster zur Belichtung des Ganges und der Gepäcktafeln einbauen zu können.

In dem westlichen Flügelbau sind angeordnet zu-

sich die Warteräume ohne Schankbetrieb und Dienst-
räume der preußischen Verwaltung, wie Bahnhofs-Ver-
waltung, Fundbureau, Aufenthaltsräume für Bahnhofs-



Ansicht des Kassen-Vestibüls.



Ansicht des Parkett-Foyers.

Das neue Stadttheater in Lübeck. Architekt: Professor Martin Dülfer (B. D. A.) in Dresden.

nächst der Eingangshalle die Posträume, von dem Quer-
Bahnsteig über die in der westlichen Eingangshalle
befindliche Terrasse aus zugänglich; hieran schließen

Personal und im Seitenflügel der Ausgang von der
Bahnsteighalle nach dem Blücherplatze zu.

Im östlichen Flügelbau liegen zunächst der Ein-

gangshalle Warteräume ohne Schankbetrieb, hieran schließen sich Diensträume der sächsischen Verwaltung, als: Bahnhofsinspektion, Aufenthaltsräume für das Bahnhofspersonal u. s. f., sowie im Eckbau die Räume für fürstliche Herrschaften und im Seitenflügel der Ausgang vom Querbahnsteig nach der Ostseite des Vorplatzes, endlich Arzt- und Krankenzimmer, sowie Betriebsräume.

Die weiteren Obergeschosse werden im Mittelbau zumeist von den durchgehenden Wartesälen in Anspruch genommen; nur in der Mitte des Baues sind über den Schank- und Nebenräumen im 1. und 2. Obergeschoß über Bahnsteighöhe Vorratsräume für den Wirt, in dem darüber gelegenen Zwischen-Geschoß die Wirtschaft nebst den erforderlichen Wirtschafts- und Nebenräumen und im Dachgeschoß die Wohn- und Schlafräume des Küchenpersonals vorgesehen. Die Wirtschaftsräume der Bahnhofsverwaltung in den Obergeschossen werden mit den im Kellergeschoß angeordneten übrigen Wirtschaftsräumen, sowie mit den Schankräumen an den Wartesälen durch Aufzüge verbunden werden.

In den beiderseitigen Flügel- und Seitenbauten sind in dem 1. und 2. Obergeschoß über Bahnsteighöhe weitere Diensträume der beiden Verwaltungen, mehrere Wohnungen für Bahnhofsbedienstete, sowie Sitzungszimmer, Uebernachtungszimmer für Oberbeamte und Aufenthalts- und Schlafräume für das Zugpersonal nebst Nebenräumen, als Bäder, Waschräume, Trockenzimmer, Schrank- und Speiseräume untergebracht.

Das Empfangsgebäude wird einschließl. der Lichthöhe eine Grundfläche von 16 100 qm bedecken, von der 15 600 qm überbaut sind, und einen umbauten Raum — von Kellersohle bzw. Erdgeschoß-Fußboden bis Haupt-Gesims-Oberkante gerechnet — von rd. 2 509 000 cbm besitzen.

Da der neue Hauptbahnhof Leipzig, wie bereits erwähnt, in der Hauptsache auf das Gelände des Thüringer, Magdeburger und Dresdener Bahnhofes zu stehen kommt, so kann der Bau nur stückweise nach Freiwerden der betreffenden Bauplätze durchgeführt werden. Innerhalb des ersten Bauabschnittes bis Ende 1907, so wie im Jahre 1908 sind auf dem Hauptbahnhof sächsischerseits fertiggestellt worden, bzw. sind im Bau so weit vorgeschritten, daß die Vollendung im Jahre 1909 erfolgen wird: Die Anlagen für den Güterverkehr, der neue Maschinenbahnhof, das Verwaltungs- und Dienstgebäude II, die Hälfte des Verwaltungs- und Dienstgebäudes I an der Brandenburger Straße, ein großer Teil der Schleusenanlagen, Schüttungen und Sicherheits-Einrichtungen. Von den Hochbauten sind besonders zu erwähnen das neue Rundheizhaus nebst Nebenanlagen und das Lagerhaus.

Das neue Rundheizhaus steht in dem ehemaligen Rohrteiche, dessen kiesiger Untergrund eine Gründung der Anlagen in geringer Tiefe unter der Teichsohle gestattete. Die 5,85 m hohe Gründung der Umfassungen des Hauses sowohl als auch der Arbeitsgruben in und vor dem Heizhause, sowie für die Drehscheibe ist bei dem Bau in Form von Erdbögen in Stampfbeton zur Herstellung gelangt, vergleiche die in No. 40 vorausgeschickten Abbildungen 7 und 8. Die Ausführung wurde von der Bauunternehmung Robert Berndt Söhne in Dresden bewirkt. Die Umfassungen des Heizhauses sind mit Ausnahme der Vorderwand, in der die Einfahrtstore liegen, in Ziegelmauerwerk hergestellt worden. Die Vorderwand ist in Eisenbeton zur Ausführung gelangt, damit die Zwischenpfeiler zwischen den Toren bei größter Standfestigkeit möglichst schmal angelegt werden konnten.**) Die Dachkonstruktion ist in Holz mit hölzernen Zwischensäulen und Eindeckung mit Dachpappe hergestellt. Die Ausführung der Mauer- und Zimmererarbeiten geschah durch die Firma Gerstenberger & Döhler in Dresden, die der Beton-Eisenwand durch die Firma Max Pommer in Leipzig.

Südwärts vom Rundheizhause liegt die Bekohlungs-Anlage, bestehend aus einem Kohlenschuppen und ei-

ner Kohlenladebühne mit elektrisch betriebenen Drehkran, mit dem die Ueberladung der Kohlen nach den Tendern der Maschinen bewirkt wird. Nordwestwärts vom Rundheizhause ist das Heizhaus-Verwaltungsgebäude, enthaltend die Diensträume der Heizhaus-Verwaltung und Uebernachtungs- und Aufenthaltsräume, sowie Trocken- und Baderäume für das Lokomotiv-Personal und ein Magazingebäude mit Gleisanschluß, östlich der Wasserturm mit Zisterne von 400 cbm Fassungsraum für die Wasserversorgung des Maschinen-Bahnhofes erbaut.

Das Lagerhaus ist ein Eisenbetonbau mit Keller-Geschoß, Erd- und drei Obergeschossen, vergl. die Abbildungen 3—6 in No. 40. Die Geschoßflächen betragen insgesamt 7800 qm mit 12 800 t Tragfähigkeit, sodaß bei Vollbelegung der Geschosse unter Berücksichtigung der freizuhaltenden Gänge rund 9000 t Waren aller Art gelagert werden können. Die einzelnen Geschosse des Lagerhauses sind durch elektrisch angetriebene Aufzüge unter einander verbunden; außerdem sind auf der Straßenseite noch zwei ebenfalls elektrisch angetriebene Ladekrane mit Ladeluken angeordnet.

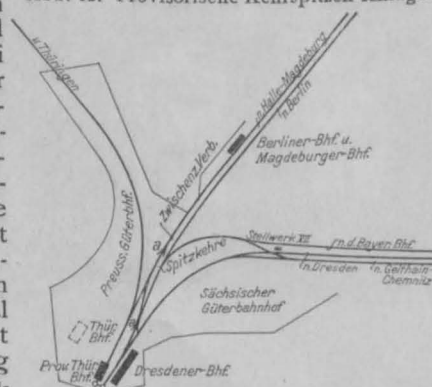
Die Umfassungen des Lagerhauses sind in Ziegel-Mauerwerk mit Isolierschichten hergestellt, damit für die Lagerräume eine möglichst gleichmäßige Temperatur erzielt wird. In der Mitte des Lagerhauses sind die Verwaltungsräume für das Lagerhaus sowie Diensträume für die Zollverwaltung und einige Kontorräume für Lagerinteressenten und für die öffentliche Konditionier-Anstalt angeordnet und am Ostende eine ebenfalls unterkellerte Rampe mit einem Drehkran zur Ueberladung schwerer Gegenstände, sowie am Südende der Zollschruppen von 1050 qm Grundfläche angebaut, bei dessen Dachüberbau ein Holzbogendach, System Stephan, zur Ausführung gelangte.

Die Beheizung der verschiedenen Verwaltungs- und Lagerräume, im besonderen der Keller, die für Wein- und Oellagerungen eingerichtet sind, erfolgt durch eine im Mittelbau eingebaute Zentralheizung. Alle weiteren Einzelheiten sind aus den in No. 40 vorausgeschickten Abbildungen ersichtlich. Die Ausführung des Eisenbetonbaues erfolgte durch die Firma Odorico in Dresden.

Vom Oberbau sind die zur Inbetriebstellung der vorgenannten Anlagen nötigen Gleise und Weichen, sowie die neuen Hauptgleise der Leipzig—Hofer Verbindungsbahn und der beiden Linien Leipzig—Dresden und Leipzig—Geithain von Osten her bis in die Nähe der Stellerei VII zur Auslegung gekommen.

Von diesem Punkte schwenken die Gleise der erstgenannten Verbindungsbahn vorübergehend nach der sogenannten Kehrspitze ab, mittels der die Verbindung nach dem Berliner Bahnhof aufrecht erhalten ist. Die Kehrspitzen-Anlage (vergl. die Planskizze Abbildung 12) wurde am

Abb. 12. Provisorische Kehrspitzen-Anlage.



16. Nov. 1906 in Betrieb genommen. Die Gleise der Linien Leipzig—Dresden und Leipzig—Geithain dagegen sind zu einem Haupt-Gleispaare vereinigt und nach dem Bahnsteig-Anlagen des alten Dresdener Bahnhofes geführt. Für die Durchführung der Kurswagen der Richtung Dresden — Leipzig — Magdeburg und umgekehrt ist eine zwischenzeitliche Gleisverbindung zwischen dem Dresdener Bahnhof und dem Berliner Bahnhof als provisorischen Magdeburger Bahnhof über die vorgenannte Kehrspitze hergestellt und am 1. Oktober 1907 eröffnet worden, während die Durchführung der Kurswagen der Richtung Dresden — Leipzig — Thüringen und umgekehrt mittels der an den Südenden des Dresdener Bahn-

**) Anmerkung der Redaktion. Die Einzelheiten einer ähnlichen Eisenbeton-Ausführung einer Heizhaus-Vorderwand in Chemnitz sind in unseren „Mitteilungen“, Jahrg. 1908 Seite 113, wiedergegeben.

hofes und des provisorischen Thüringer, ehemaligen Magdeburger Bahnhofes befindlichen Lokomotiv-Drehscheiben erfolgt. Die Verlegung des Thüringer Verkehres fand am 15. Oktober 1907 statt.

Die Bauten der preussischen Verwaltung sind in gleicher Weise vorgeschritten, die Anlagen des Güterbahnhofes sind zumeist fertiggestellt oder werden im Jahre 1909 zur Vollendung kommen und der Bauplatz für das neue Empfangsgebäude ist freigelegt.

Der jetzige Betriebszustand des Dresdener Bahnhofes wird voraussichtlich bis zum Spätsommer des Jahres 1912 beibehalten, d. i. bis zu demjenigen Zeit-

punkt, zu dem die Ausführung des neuen Empfangs-Gebäudes und der Bahnsteighalle, die von Westen aus, also von der preussischen Hälfte aus beginnen muß, so weit vorgeschritten ist, daß auch die Züge der Dresdener und der Geithainer Linie auf den ersten fünf sächsischen Bahnsteiggleisen abgefertigt werden können.

Alsdann wird auch der Dresdener Bahnhof als letzter der drei alten Bahnhöfe zum Abbruch gelangen und der Weiterbau des Empfangs-Gebäudes und des sächsischen Teiles der Bahnsteig-Anlagen und der Bahnsteighalle bewirkt werden, so daß die Fertigstellung der Gesamtanlage im Jahre 1914 zu erwarten ist. —

Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909.

Von Wasser-Bauinspektor O. Höch in Hamburg. (Schluß.)

Was die Tätigkeit der Eisbrecher bei dieser Eisperiode betrifft, so waren sie vom 28. Dez. vor. J. an ununterbrochen, solange überhaupt Eis vorhanden war, im Mündungsgebiet der Elbe tätig und hielten die Vorflut offen. Am 4. Febr. wurde die Aufeisung der festen Decke stromaufwärts begonnen, konnte aber zunächst des niedrigen Wasserstandes wegen nur mit den 4 kleineren Eisbrechern der Elbstrom-Bauverwaltung in Angriff genommen werden. Erst am 3. Febr. konnten die 3 größeren Dampfer folgen. Die untere Strecke mit ihrer glatten Eisdecke wurde schnell aufgebrochen, die 3 Eisversetzungen oberhalb Dömitz waren jedoch schon von solcher Mächtigkeit, daß hier nur Tagesleistungen von 2—3 km zu verzeichnen waren. Die dann folgende Eisdecke bis unterhalb Wittenberge verursachte wieder geringere Schwierigkeit. Im Durchschnitt wurden auf der Strecke von Lauenburg bis Wittenberge Tagesleistungen von 10 km erreicht.

Die Mächtigkeit der Eismassen in der Havelgegend verhinderte das Vorwärtsdringen derart, daß an 2 Tagen mit 7 Eisbrechern nur je ein Fortschritt von 150 m erreicht wurde. Immerhin betrug die Durchschnittsleistung auf der Strecke Wittenberge—Sandau noch 4 km täglich. Zwar wurden an einigen Stellen, so bei der Dömitzer Brücke und bei Werben, Pioniere zu Sprengungen hinzugezogen. Das geschah aber mehr zur Beruhigung des Publikums, um zu zeigen, daß kein Mittel unversucht gelassen werde. Einen nennenswerten Erfolg haben diese Sprengungen jedoch nicht gehabt. Und so hat denn diese Periode wiedergezeigt, was den Kunden längst bekannt war, daß nach dem heutigen Stande der Eisbrech-Technik einzig und allein die Eisbrecher das geeignete Mittel sind, die oft auf hunderte von Kilometern sich ausdehnenden Eisdecken der Ströme schnell zu beseitigen.

Für die Deichverteidigung und jegliche Hilfeleistung in Eis- und Hochwasser-Gefahren am Lande haben sich dagegen auch diesmal die Pioniere auf das glänzendste bewährt. Als ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der verhältnismäßig doch nur kleinen Eisbrech-Dampfer gegenüber der Tätigkeit der Pioniere diene folgendes Beispiel aus der vergangenen Eisperiode: Bei Dömitz haben die Pioniere bei der dortigen Eisversetzung mehr als einen Tag gebraucht, um eine Rinne von rd. 100 m Länge und 30 m Breite zu schaffen, während die bei dieser Arbeit hinzukommenden Eisbrecher an diesem Tage im ganzen die Eisdecke auf 4 km Länge in voller Breite des Flußbettes brachen.

Im Jahre 1895 betrug die durchschnittliche Tagesleistung der Eisbrecher 8 km und die Maximalleistung 17 km. Im Februar d. J. sollen sogar Zeitungsnachrichten zufolge Tagesleistungen von 16—28 km erzielt worden sein. Solche Leistungen sind allerdings nur möglich bei einer festen, aus Kernen bestehenden Eisdecke, bei der große Schollen abbrechen; bei einer aus Schnee-Eis bestehenden Decke oder gar bei einer aus solchem Eis bestehenden Versetzung findet nur ein geringes Abbröckeln bei jedem Stoß der Eisbrecher statt und der Erfolg ist ein geringerer. Das letztere war in diesem Jahre auf großen Strecken und ganz besonders in der Havelgegend der Fall.

Dadie besprochene Hochwasserwelle nur sozusagen eine Vorwelle war, das eigentliche Frühjahr-Hochwasser aber noch bevorstand, so mußte mit größter Beschleunigung eine vorläufige Schließung der Deichbruchstelle in Angriff genommen werden, da bei der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit von etwa 4 Wochen bis zum Herannahen des Frühjahr-Hochwassers an eine endgültige Schließung nicht zu denken war. Man hat daher um die Bruchstelle außendeichs einen provisorischen Damm mit aus dem Vorland gewonnenem Boden gezogen und gleichzeitig hat die Elbstrom-Bauverwaltung 3 Eimer- und 2 Spülbagger dorthin verlegt, um mit Baggerboden den tiefen Kolk an der Deichbruchstelle bis Geländehöhe vollzuspülen. Durch das Spülen wird noch der Vorteil erreicht, daß etwa in dem alten Elbbett noch sitzender Schlamm herausgespült wird und der neue Deich auf dem eingeschlemmten Sand eine feste Unterlage erhält.

Die Fertigstellung des provisorischen Dammes ist am 21. März gelungen und damit in außerordentlich kurzer Zeit und unter besonderen Schwierigkeiten — lag doch bei Beginn das Vorland noch vollbedeckt von Eis und war der Boden noch gefroren — ein bedeutendes Stück Arbeit geleistet worden. Zu diesem Erfolg hat jedenfalls das hierbei angewendete Prinzip der Prämienzahlung an den Unternehmer für jeden Tag früherer Fertigstellung wesentlich beigetragen. Nach Ablauf des Frühjahr-Hochwassers wird man dann an die Wiederherstellung des Deiches gehen und zu einer sachgemäßen Ausführung im Laufe des Sommers genügend Zeit zur Verfügung haben.

Legen wir uns zum Schluß die Frage vor: „Was kann geschehen, um nach menschlichem Ermessen dem Wiedereintritt einer solchen Katastrophe nach Möglichkeit vorzubeugen?“

Was zunächst den Schutz gegen das Hochwasser allein anbetrifft, so wird man an den Bau einer großen Anzahl von Staubecken im oberen Gebiet der Elbe und ihrer Nebenflüsse denken können, welchen Zweck haben, große Wassermengen bei Hochfluten aufzuspeichern, sie zurückzuhalten und erst später bei kleinen Wasserständen im Strom diesem wieder zuzuführen. In Böhmen sind bereits 8 derartige Staubecken ausgeführt, im Harz und im Quellgebiet der Saale verschiedene und zwar von nicht unerheblichem Fassungsraum — das Okerbecken z. B. soll 24 Mill. cbm fassen — geplant; nehmen wir an, daß bei genauerer Untersuchung noch mehr Stellen sich finden lassen, die zur Anlage von Staubecken geeignet sind. Was will aber der Fassungsraum all dieser Becken sagen, wenn man bedenkt, daß die Elbe oberhalb der Havelmündung beim höchsten Hochwasser innerhalb 24 Stunden 375 Mill. cbm Wasser abführt. Um einer solchen Wassermenge einen wesentlichen Teil zu entziehen, müßten Staubecken in Größe von Seen angelegt werden. Es kommt noch hinzu, daß das Quellgebiet der Elbe in Oesterreich liegt und dieses Land schwerlich geneigt sein dürfte, zur Vermeidung der Hochwassergefahren an der unteren Elbe Geldmittel aufzuwenden. Eine nennenswerte Verminderung der Hochwassergefahr durch Senkung des Hochwasserscheitels mittels Staubecken läßt sich jedenfalls bei der Elbe nicht erreichen.

So wird man darauf bedacht sein müssen, den Zustand der Deiche noch weiter zu verbessern. Zu diesem Zweck hat die Elbstrom-Bauverwaltung in den letzten Jahren 2 Spülbagger beschafft, mit denen sie das in der Elbe im Interesse der Verbesserung der Schiffbarkeit gewonnene Baggergut in Kolke, Schlenken, alte Elbarme hinter dem Deich befördert. Mehr zu tun ist sie als Strombau-Behörde nicht in der Lage. Eine weiter gehende Verstärkung der Deiche durch Anschüttung von Bermen wird Sache der Deichverbände sein.

Bei Schöneberg unterhalb Werben bei km 442 ist eine solche Anschüttung hinter dem Deich im vergangenen Sommer vorgenommen worden, die sich auf mehrere hundert Meter erstreckt. Sie ist jedoch nur wenig über Binnenlandshöhe hochgeführt; eine weitere Erhöhung am Deich wäre mit dem Spülbagger ohne jegliche Mehrkosten ausführbar gewesen und würde jedenfalls für den Deich eine ganz bedeutende Verstärkung herbeiführen.

Was sodann den Schutz gegen Eisgefahren betrifft, so läßt sich die Flotte der Eisbrechdampfer noch etwas vermehren, damit es möglich wird, schon etwas früher als jetzt den Eisaufbruch vom Tidegebiet an in Angriff zu nehmen. Die weiter etwa zu beschaffenden Dampfer werden dann dazu Verwendung finden müssen, hinter der voraufgehenden aktiven Flotte jederzeit die Vorflut offen zu halten, damit jene nicht in die Gefahr gerät, durch neue Schließung der Eisdecke in ihrem Rücken zur Untätigkeit verurteilt zu werden.

Die Bildung einer festen Eisdecke wird meist durch die im Strom vorhandenen Sandfelder herbeigeführt. Solcher Sandfelder sind nun leider in der Elbe nur allzu viele vorhan-

den; in jeder Krümmung auf dem konvexen Ufer eins und in den längeren geraden Strecken infolge des Serpentinierens des Stromes deren mehrere. Es wird dahin zu streben sein, diese Sande festzulegen und daneben eine tiefe Rinne zu schaffen, in welcher die Schifffahrt ihre Straße zieht, die aber auch dazu dient, die Eismassen besser abtreiben zu lassen. Das zu erreichen ist die Aufgabe einer Regulierung des Niedrigwasserbettes der Elbe im Rahmen des jetzt ausge-

bauten Mittelwasserbettes. Sollten der diesjährige Deichbruch und die Ueberschwemmung in der Altmark die Folge haben, die Durchführung des Niedrigwasser-Regulierungs-Planes zu fördern, so würde das Jahr 1909 im Interesse der Schifffahrt und in noch höherem Maße im Interesse der fruchtbaren Niederungen, d. h. der Landwirtschaft, trotz des Unglückes, das es der Altmark gebracht hat, als ein glückliches zu bezeichnen sein. —

Vereine.

Ehrenmitglieder des Architekten-Vereins zu Berlin. In dem Bericht über die Schinkelfeier des „Architekten-Vereins“ zu Berlin am 13. März d. J. ist die Ernennung einer Reihe von Ehrenmitgliedern des Vereins erwähnt. Die „Wochenschrift“ veröffentlicht nunmehr auch die Begründung, die für weitere Kreise von Interesse sein dürfte. Es wurden ernannt John Belcher, Architekt in London „in Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen als Baukünstler und seiner Verdienste um die internationalen Architekten-Kongresse“; Wirkl. Staatsrat und Professor Dr.-Ing. Nikolai von Belelubsky in St. Petersburg „in Anerkennung seiner hohen Verdienste um den Brückenbau und insbesondere um die internationalen Bestrebungen auf dem Gebiete der Materialprüfung“; Peter Josef Hubert Cuypers, Architekt in Amsterdam „in Anerkennung seiner hohen Verdienste sowohl um die Fortschritte in der Architektur, als um das Zusammenhalten der Architekten aller Länder“; Pierre Jérôme Honoré Daumet, Architekt in Paris „in Anerkennung seiner ausgezeichneten Leistungen als ausübender Baukünstler und als Lehrer der Baukunst, sowie seiner Verdienste um die internationalen Architekten-Kongresse“; Wirkl. Geh.-Rat und Ob.-Baudir. Karl Hinckeldeyn, Exz. „der uns viele Jahre ein weitblickender, tatkräftiger, arbeitsfreudiger Führer gewesen ist und stets mit glänzendem Erfolge unseren Verein vertreten hat, allezeit darauf bedacht, unser und des gesamten Bau-faches Ansehen zu mehren“; Geh. Bt. Prof. Heinrich Kayser, „den hervorragenden Meister, der durch seine Werke kraftvoll beigetragen hat zu dem Aufschwung der Baukunst in der Reichshauptstadt und im Reiche, den langjährigen Vorsitzenden der „Vereinigung Berliner Architekten“, der, mit freiem Blick den hohen Wert einmütigen Zusammenhaltens Aller erkennend, mit Eifer und Erfolg die Bestrebungen der deutschen Architektenschaft dauernd gefördert hat“; Wirkl. Geh.-Rat Dr.-Ing. August Schroeder, Exz., „der durch unermüdliche Schaffensfreudigkeit und Anregung zum Schaffen hervorragende Verdienste um das Staats-Eisenbahnwesen und um das Ansehen unseres Faches erworben hat“. —

Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Verein. In der Versammlung vom 15. Februar 1909 fand eine lebhafte Besprechung statt über das Schicksal der Alten Stadt-Mehlwage beim Dom, deren Erhaltung oder Beseitigung schon seit Jahren eine Streitfrage der Blätter und Vereine bildet. Das Gebäude stammt vom Beginn des XVIII. Jahrhunderts. Die Absicht des Magistrates, es zu einem städtischen Museum auszubauen, hat die Frage aufs neue ange-regt. Zwei Heerlager bekämpfen sich, ob diese Erhaltung Linie zwischen der Fahrgasse als Fortsetzung der histori-schen Mainbrücke durchzuführen sei, welche dem seit der An-lebe bringen soll. Diesen Gedanken bekämpft das Mitglied Linnemann vom ästhetischen Standpunkt als Vertreter der Denkmal-Pflege und des Schutzes der ohnehin schon schwer durch unabweisliche Abbrüche geschädigten inter-essanten Altstadt. Als Vertreter des kulturellen und ide-ellen Standpunktes bekämpft er die Behauptung des Bezirks-Vereins Altfrankfurt, welcher die Mehlwage einer häßlichen Scheune vergleicht, ihren malerischen Reiz in Gruppierung und Farbe, sowie ihren hohen Wert als Abschluß des Gar-küchen-Platzes, des letzten Restes der pittoresken Dom-Umgebung völlig verkennend.

An Stelle ihrer einzigen Zusammenwirkung mit dem frei-lich architektonisch wertvolleren Fürsten-Eck solle ein Loch treten. Der Redner erkennt an, daß dem Verkehr sein Recht werden solle, dies dürfe aber nicht als Deckmantel der Spe-kulation mißbraucht werden. Hr. Linnemann stellt schließ-lich eine Resolution in Aussicht, welche dem Magistrat den Schutz des reizenden Gesamtarchitektur-Bildes durch Wie-derherstellung der Mehlwage ans Herz legt. (Lebhafter Bei-fall.) Diesem idealen Standpunkt tritt Hr. Rau entgegen, sich als Vertreter freier, ehrlich prüfender Männer, die Mehlwage aber lediglich als Verkehrs-Hindernis bezeichnend, was der Stadtverordnete Welb schon 1907 getan habe, ge-stützt auf das Urteil der Kunst-Altertums-Kommission und anderer fachmännischer Autoritäten. Der Heimatschutz solle würdigere Gegenstände wählen, als dieses baufällige, wegen seiner Wertlosigkeit stets schlecht unterhaltene Gebäude. Die Harmonie des Platzes sei längst durch andere Abbrüche

zerstört. Die Lücke lasse sich durch Baumpflanzung aus-füllen. Nachdem Redner noch die Bauschäden der Mehlwage eingehend geschildert, verlangt er freie Bahn für den Verkehr als einziges Mittel zur Wiederbelebung der Alt-stadt. Beiden Rednern dankt der Vorsitzende. An die Be-sprechung, an der sich verschiedene Mitglieder und einge-ladene Vertreter beider Parteien beteiligen, schließt Hr. Linnemann die Verlesung von Briefen von Gabriel v. Seidl, Fr. Thiersch und Th. Fischer-München, sowie Schulze-Naum-burg, welche sich sämtlich für Erhaltung der Mehlwage aus-sprechen. Nachdem noch Hr. Kölle betont hatte, daß sich auch andere Wege, z. B. die Schnurgasse, zur Durchführung der Trambahn finden lassen würden, daß aber die Baum-pflanzung keinen Ersatz bieten könne für das Loch, wird eine von Hrn. Linnemann eingebrachte Resolution besprochen des Inhaltes, der Verein möge den Magi-strat bitten, das historische Bauwerk zu seiner Erhaltung in guten Stand zu setzen, selbst wenn eine Tramverbindung nach der Brücke nötig sei. Diese Resolution wird bei der Abstimmung mit allen gegen drei Stimmen angenommen. —

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung vom 11. Mai unter Vorsitz des Hrn. Dr.-Ing. Schroeder sprach Prof. Dr.-Ing. Blum aus Hannover über „Städtebahnen“. Zwischen zwei benachbarten Großstädten wie z. B. Glasgow-Edinburgh, Liverpool-Manchester, Köln-Düsseldorf, Hei-delberg-Mannheim bestehen äußerst lebhaft Beziehungen im Personenverkehr, die von den vorhandenen Verkehrs-mitteln häufig nicht genügend wahrgenommen werden. Als solche Verkehrsmittel kommen zur Zeit nur die Ferneisen-bahnen (in Deutschland die Staatseisenbahnen) und die Ueberland-Straßenbahnen in Betracht. Es ist aber zur Be-friedigung des starken Verkehrs ein ganz neuartiges Ver-kehrsmittel notwendig, — die sogenannte Städtebahn —, eine Bahn, die elektrisch betrieben in den Städten die Straßen-bahngleise benutzt, außerhalb aber als erstklassige Haupt-bahn ausgebildet wird und demgemäß mit hoher Geschwin-digkeit betrieben werden kann. Die Städtebahnen werden zweckmäßigerweise nicht von den Ferneisenbahnen, die ganz andere Aufgaben zu erfüllen haben, gebaut, sondern es empfiehlt sich, die Städtebahnen derart zu schaffen, daß sich die jeweils in Betracht kommenden Großstädte mit der Privatindustrie verbinden, sodaß einerseits die Städte den notwendigen Einfluß auf das Unternehmen dauernd be-halten, andererseits aber das Risiko vermindert und die Rentabilität sichergestellt wird, weil bei derartiger Ausfüh-rung die Erfahrungen der Privatindustrie auf dem gesamten Gebiete des Eisenbahnwesens und des elektrischen Schnell-Verkehrs voll ausgenützt werden. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal des verstorbenen Oberbürgermeisters Schnetzler von Karlsruhe wurde für Karlsruher Künstler bei 3 Preisen von 500, 300 und 200 M. erlassen. Für die Errichtung des Den-kmales, das sich am Zusammenfluß der Kriegstraße und der Beierheimer Allee, vor der Villa Klose, erheben wird, steht eine Summe von 15 000 M. zur Verfügung. —

Wettbewerb Realschule Kufstein. Unter 51 Entwürfen wurde keiner des I. Preises für würdig befunden. Es wurden zwei II. und zwei III. Preise verliehen. Die beiden II. Preise fielen an die Hrn. Willy Graf in Stuttgart und Gebr. Ring in Kuf-stein; die beiden III. Preise an die Hrn. Max Müller in Pforz-heim und Kühn & Fanta in Reichenberg. Eine ehrende Anerkennung fanden der Entwurf der Hrn. A. Payr und A. Fritz in Innsbruck, sowie der Entwurf „MCMIX“. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für die Ausschmük-kung des Barbarossa-Platzes in Schöneberg wurde für die Künstler Groß-Berlins mit Frist von 2 Monaten erlassen. 3 Preise von 1000, 800 und 500 M.; für Ankauf nicht preis-gekrönter Entwürfe stehen 500 M. zur Verfügung. Es handelt sich um die Aufstellung eines Bildwerkes, für das 25 000 M. zur Verfügung stehen. —

Inhalt: Das neue Stadttheater in Lübeck. (Fortsetzung.) — Mitteil-ungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den säch-sischen Teil dieser Bauten. (Schluß.) — Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909. (Schluß.) — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Stadttheater in Lübeck.
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion
verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.